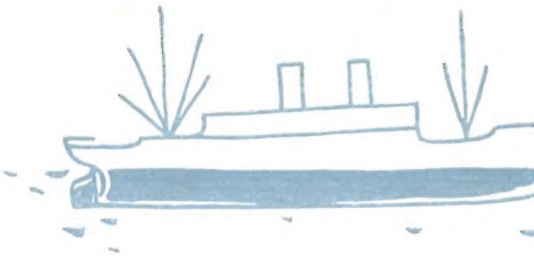
WERFTGESCHICHTE

BREMER VULKAN

SCHIFFSCHRONIK

150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK



150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

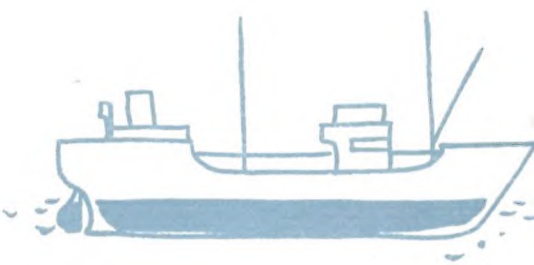
150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

BREMER
VULKAN

BREMER
VULKAN

BREMER
VULKAN

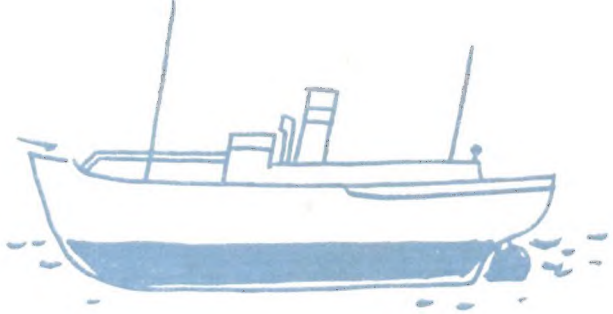
150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK



150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK



150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

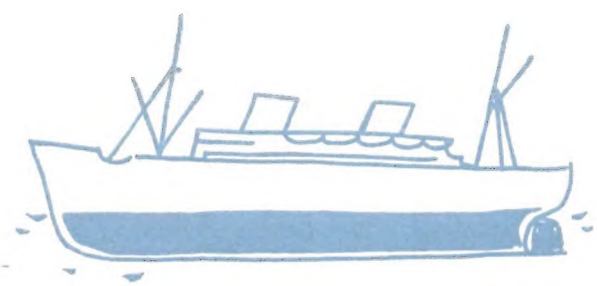
150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

BREMER
VULKAN

BREMER
VULKAN

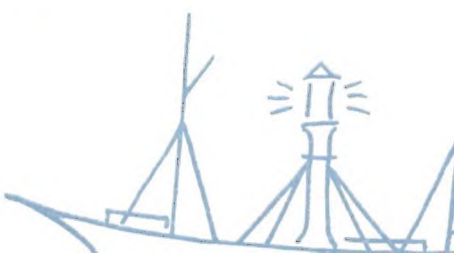
BREMER
VULKAN

150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK



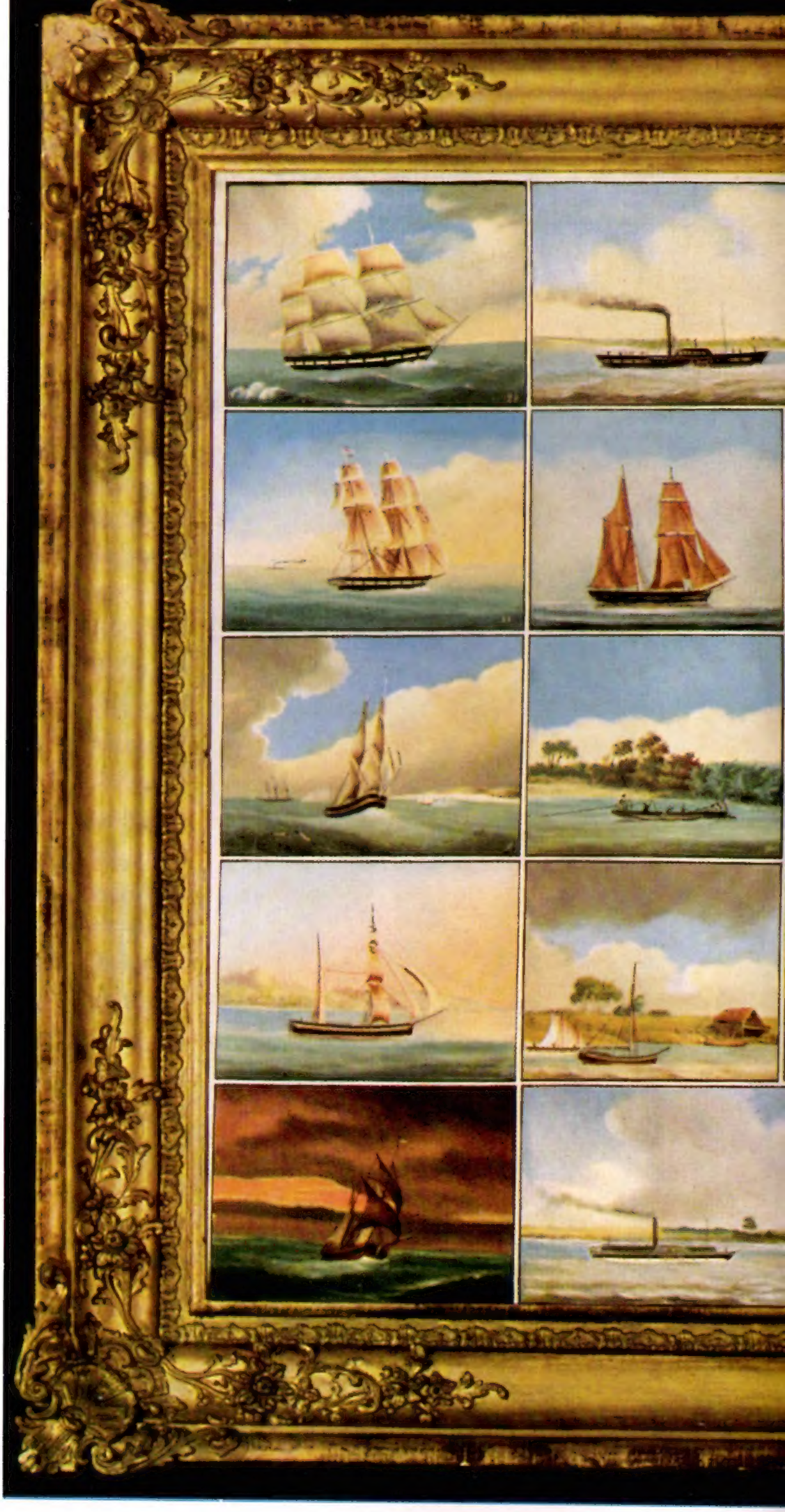
150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK



BREMER VULKAN

SCHIFFBAU UND MASCHINENFABRIK



Das Bild, eine Art Übersicht über sein Lebenswerk, hat Johann Lange 1842 malen lassen. Es enthält, neben zwei Ansichten der Werft, dem Spantenriß eines Seeschiffes und den Porträts des Chefs und seiner Frau, 21 Bilder von Schiffen, die Johann Lange gebaut hat. (Seite 12, 40 und 43)

Original im Focke-Museum Bremen

150 JAHRE

SCHIFFBAU

IN VEGESACK

Herausgegeben 1955 vom Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik Bremen-Vegesack

Den I. Teil WERFTGESCHICHTE schrieb Dr. Georg Bessell, Bremen
Der II. Teil SCHIFFSCHRONIK wurde zusammengestellt und bearbeitet von August Westermann, Bremen-Aumund
Graphische Gestaltung und Zeichnungen Will Haunschild, Bremen · Gesamtherstellung Carl Schünemann, Bremen
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers

Das Werk zählt als Nr. 2 der Reihe „Schriften zur bremischen Firmen- und Wirtschaftsgeschichte“
der Historischen Gesellschaft in Bremen

DAS JUBILÄUM DES 150JÄHRIGEN BESTEHENS DER WERFT BREMER VULKAN

gibt dem Bremer Vulkan Anlaß zur Herausgabe dieser Festschrift. Sie berichtet in ihrem ersten Teil von der Geschichte des Schiffbaus in Vegesack seit dem Jahre 1805, zuerst von den beiden Werften Johann Lange und H. F. Ulrichs, dann von der Aktiengesellschaft Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik, die, 1893 aus dem Langeschen Unternehmen entstanden, 1895 auf den Platz von Ulrichs übersiedelte. Der zweite Teil enthält die Liste aller Schiffe, die auf den drei Werften gebaut worden sind. Denn soviel auch in diesen anderthalb Jahrhunderten mit ihren Umwälzungen und Krisen, Revolutionen und Weltkriegen an Unterlagen und Dokumenten verlorengegangen ist: die Neubaulisten der drei Firmen sind sicher und, von einer vereinzelten, für das Gesamtbild nicht entscheidenden Unterbrechung abgesehen, lückenlos erhalten. Zu dieser Grundlage hat sorgfältiges Nachforschen in Archiven und Museen, alten und neuen Registern und Büchern so viel wertvolle Nachrichten über die Besitzer, die Kapitäne und die Schicksale der Schiffe – es sind über 1000 – zutage gefördert, daß es sich wohl lohnt, zu der Geschichte des Schiffbaus und der Werften eine Chronik der Schiffe zusammenzustellen und zu veröffentlichen.

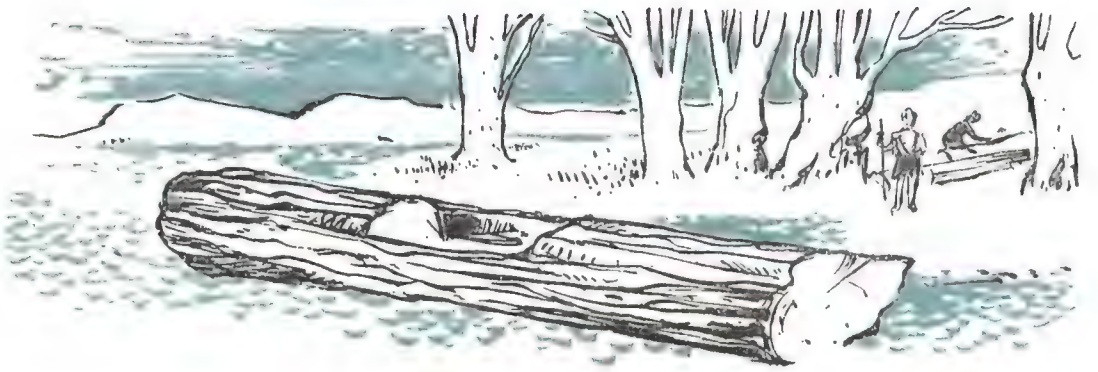
Für das Gelingen dieser Arbeit gebührt besonderer Dank einmal dem Staatsarchiv in Bremen und dann zwei Männern, die in unserer engeren Heimat, aus Liebhaberei und langer Verbundenheit mit der Schiffahrt, schon früher den mannigfachen Schicksalen alter an der Weser erbauter Schiffe nachgespürt haben: Friedrich Spengemann in St. Magnus, der in einer ganzen Reihe von Veröffentlichungen viele interessante Berichte und Einzelheiten zusammengetragen hat, und Otto Höver in Bremerhaven, der in seinem großen Werk „Von der Galiot zum Fünfmaster" eine genaue und liebevolle Darstellung des Segelschiffbaus an der Unterweser gegeben hat. Aus diesen Büchern sind in der Schiffschronik mit Erlaubnis der Verfasser, für die ihnen hier noch einmal gedankt sei, einzelne Abschnitte wiedergegeben.

Natürlicherweise ist eine solche Arbeit niemals abgeschlossen. Noch vieles mag den Bearbeitern entgangen sein, was hier und da bei den Nachkommen der Kapitäne und Steuerleute, der Kaufleute und Reeder bekannt ist. Auch fehlt zu einer voll-

ständigen Vegesacker Schiffschronik die Liste der auf der dritten der alten Vegesacker Schiffswerften, bei Johann Janssen und seinen Nachfolgern Jürgen und Peter Sager erbauten Schiffe. Sie mußte fortbleiben, da diese Werft nicht, wie die beiden anderen, in naher Beziehung zum Bremer Vulkan steht. Es ist hier ein erster Versuch gemacht worden, einiges von dem zu sammeln, was wir von dieser wichtigsten Industrie der Unterweser, für die von alters her Vegesack der Mittelpunkt war, und ihren in alle Welt fahrenden Erzeugnissen wissen. Wenn das Buch nun denen übergeben wird, die nah oder fern in alten oder neuen Zeiten mit der Schiffahrt und dem Schiffbau Bremens und Vegesacks verbunden waren und sind, so geschieht es mit der Bitte an alle Leser, ihre Verbundenheit auch dadurch zu bekunden, daß sie etwa Fehlendes ergänzen und durch Hinweise und Berichtigungen dazu helfen, Unklarheiten zu beseitigen und das Gesamtbild zu vervollständigen.

GESCHICHTE DER WERFTEN

JOHANN LANGE
H. F. ULRICHS
BREMER VULKAN



SCHIFF UND WERFT

In diesem Buche soll eine Urkunde bewahrt werden von vieler namenloser Arbeit.
Eine Urkunde ist für uns ein wichtiges Schriftstück. Aber sie hat nicht für jeden die gleiche Bedeutung. Dem Fremden mag sie trocken, ja, unverständlich erscheinen. Der aber, den sie angeht, liest sie mit anderen Augen. Ihm berichtet sie von Dingen, die ihm ein Stück seines Daseins sind. Und mit der Zeit, langsam mag ein Wissen in ihm wachsen, daß er plötzlich versteht, wie solche Urkunde in all ihrer trockenen Sachlichkeit eine Ur-Kunde unzerstörbaren Lebens bewahrt, klärt und befestigt.
Kein Rückblick, keine geschichtliche Forschung kann aufhellen, wann und wo Schiffbau und Schiffahrt ihren Ursprung gehabt haben. Keinerlei Urkunde berichtet von diesem Wendepunkt in den urzeitlich frühen Kämpfen der Menschheit um die Beherrschung der Erde, die ihr gegeben war. Die Enkel, wie immer, nehmen in ihrer Mehrzahl ohne Dank und Fragen hin, was Geschlechter von Vorfahren in endlosen Mühen errungen haben. Vereinzelt nur in diesem Leben, das Tat und Entscheidung jeden Tag fordert, können die Stunden und können die Menschen sein, in denen sich nachdrücklich der andere Drang meldet: innezuhalten und nachzusinnen der unbestimmten Kunde von früher und einst, jener Ur-Kunde vom Ursprung dessen, was heute das Leben erfüllt und reich macht.
Unsere Zeit ist so stolz, mit Recht stolz auf das, was sie in der Beherrschung der Naturkräfte erreicht hat. Sie hat den uralten Menschheitstraum vom Fliegen verwirklicht. Aber der Übergang damals, in den ältesten Anfängen menschlicher Kultur, der Übergang vom festen Lande, für das der Mensch allein geschaffen schien, auf das Wasser, aufs Meer, war es nicht eine mindestens ebenso große Leistung? War es nicht ein Sieg von entscheidender, von endgültiger Bedeutung? Heute ist das Wunder von damals längst alltäglich geworden. Aber eine dunkle Erinnerung daran, daß das Schiff ein Wesen von besonderer Art ist, ein Ur-Wissen gleichsam von jenem ersten Sieg einer uralten, kühnen, planenden und vertrauenden menschlichen Technik, ist unzerstörbar lebendig auch heute noch. Aus jedem Jungen spricht es, dessen ganze Liebe das selbstgebastelte Schiffsmodell ist; es spricht aus dem scheuen Staunen des Binnenländers, der zum erstenmal ein großes Seeschiff zu Gesicht bekommt; es wirkt noch nach in dem freudigen Stolz, mit dem ganze Nationen die Erfolge ihrer führenden Reedereien begleiten. Und so ist es berechtigt. Ein Schiff ist wirklich immer ein besonderes, ein eigenes Wesen. Es ist nicht herzustellen am laufenden Band. Gewiß hat die Maschinentechnik auch hier entscheidend eingewirkt, hat Aussehen und Bau der Schiffe, die Schiffahrt selber von Grund aus umgestaltet. Aber eben der Grund ist der gleiche geblieben. Auch heute noch kann das Schiff

DER PIONIER

Es muß ein sehr besonderer Mann gewesen sein, dieser alte Schiffbauer Johann Lange. Den nachforschenden Enkeln hat er es freilich nicht leicht gemacht, etwas über ihn selbst zu erfahren. Außer einigen Schreiben an und für Behörden – mit einem vorbildlich lesbaren Namenszug von schöner und klarer Einfachheit als Unterschrift – besitzen wir nicht eine einzige Zeile eigenhändiger Aufzeichnung von ihm, sehr im Gegensatz etwa zu seinem ebenso berühmt gewordenen Berufsgenossen, dem Helgoländer Bootsbauer Rickmer Clasen Rickmers, der, als er dreißig Jahre nach Johann Lange den entscheidenden Schritt der Übersiedlung von seiner Heimatinsel nach Bremerhaven tat, gleich an die zukünftigen Geschichtsschreiber dachte und ihnen ein sorgfältig geführtes Tagebuch hinterließ. Johann Lange also, wie es scheint, war ganz und ausschließlich ein Mann der Tat. Offenbar hielt er nichts von Urkunden, soweit sie nur seine eigene Person betrafen. Er durfte sich statt dessen – und hier sei es noch einmal erlaubt, das ernste Wort-Spiel zu gebrauchen – auf die Ur-Kunde verlassen, die von ihm lebendig bleiben würde. Diese nun freilich sprach und spricht vernehmlich genug für den, der sie zu hören oder zu lesen versteht. Was sie aber berichtet, ist dies:

Als Johann Lange 1775 geboren wurde, in Vegesack, dem anderthalb Jahrhunderte zuvor gegründeten bremischen Hafenort wenige Kilometer unterhalb der Stadt, war Bremen eine zwar noch von alten Zeiten her wohlhabende, aber auch recht behäbige, sehr geruhsame Stadt, in der eine kleine Oberschicht einen nicht aufregenden Handel trieb und damit Gewinne machte, deren Verwendung den Mittel- und Unterschichten zu tun gab. Die Schiffe, kleine, ziemlich plumpe Fahrzeuge, fuhren zwischen Cadiz und Archangelsk, also ausschließlich in Europa, während man die Ozeane draußen den Kolonialvölkern Westeuropas, Holländern und Engländern, Franzosen, Spaniern und Portugiesen überlassen mußte. Große Seeschiffe wurden an der Weser selten gebaut. Der Kaufmann, wenn er eins brauchte, gab den Auftrag nach alter Tradition den Werften an der Ostsee, in Eckernförde oder Lübeck, wo es in der Nähe Holz genug gab und das Bauen also bequemer war, oder er wandte sich an die Holländer, die das Material zwar auch nicht im eigenen Lande hatten, aber in seiner Beschaffung rühriger und erfahrener und überdies im Schiffbau die anerkannten Meister Europas waren.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts dagegen, als Johann Lange 1844 im siebzigsten Lebensjahr starb, war Bremen auf dem Wege, eine Welthandelsstadt zu werden. Seine Schiffe fuhren auf allen Meeren, und diese Schiffe, drei- und viermal so groß wie die des 18. Jahrhunderts, waren an der Weser gebaut, und nun bereits nicht mehr bei Johann Lange allein, der freilich den weitaus größten Betrieb mit über 500 Arbeitern hatte, sondern auf einer ganzen Reihe von neugeschaffenen oder neu emporgeblühten Werften an der Unterweser und ihren Nebenflüssen Lesum, Hunte und Geeste. Denn längst hatte Langes Beispiel Schule gemacht. Gerade in den letzten Lebensjahren sah er noch die Entstehung von vier neuen Unter-

DIE ZEIT

Dieser Pionier, er war ein besonderer Mann. Es war aber auch eine besondere Zeit. Es war eine Zeit voll von erstaunlichen Neuigkeiten für Menschen der verschiedensten Interessen. Begonnen aber hatte diese neue Zeit genau in dem Jahrzehnt, in dem Johann Lange am 22. Februar 1775 geboren wurde.

Einigen war – und ist es noch heute – das Wichtigste, daß ein schon rühmlichst bekannter Schriftsteller namens Lessing damals zuerst ein bürgerliches Trauerspiel „Emilia Galotti" schrieb, daß 1773 ein unbekannter junger Doktor Goethe aus Frankfurt ganz Deutschland mit einem Ritterschauspiel „Götz von Berlichingen" entzückte und gleich darauf eine melancholische Liebesgeschichte unter dem Titel „Die Leiden des jungen Werther" herausgab, durch die zum erstenmal ein deutscher Schriftsteller Weltruhm errang. Andere horchten auf sehr merkwürdige Nachrichten aus England. Dort hatte vor kurzem ein Mann namens James Watt eine Dampfmaschine erfunden. Ein anderer hatte eine Spinnmaschine, ein dritter einen mechanischen Webstuhl konstruiert. Aber das wichtigste Ereignis in diesem Jahrzehnt war doch das am weitesten entfernte. Es war die Entstehung der neuen Republik jenseits des Ozeans, die Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika am 4. Juli 1776: wichtig nicht nur für Amerika und Europa, für Deutschland und Bremen, sondern entscheidend wichtig ganz besonders für Vegesack und seinen Schiffbau. Denn mit diesem Ereignis beginnt die Entwicklung des schläfrigen Bremen von 1775 zur werdenden Welthandelsstadt von 1844, die mehr und größere Schiffe brauchte als je. Wie hing das zusammen?

Die Bremer waren niemals schläfrig von Natur. Wenn das im 18. Jahrhundert so aussah, so lag das nicht an ihnen. Es lag an der Politik, die ihnen damals, wie vorher und nachher noch öfters, das Leben erschwerte. Die Politik nämlich hatte es dahin gebracht, daß bremische, überhaupt deutsche Schiffe nicht über den Ozean fahren konnten. Alle überseeischen Länder, die damals für den Handel mit Europa schon in Betracht kamen, waren im Besitz der westlichen Völker, und diese behielten den Verkehr mit ihren Kolonien ausschließlich der eigenen Schiffahrt vor. Damit war Deutschland, das keine Kolonien besaß, von den Weltmeeren ausgesperrt. Denn selbständige Länder, mit denen Deutsche hätten Handel treiben können, gab es, da China und Japan noch verschlossen waren, in Übersee nicht. Das änderte sich grundlegend, als in Amerika ein erster selbständiger Staat von europäischem Gepräge entstand, dessen Häfen für alle Nationen offen waren. Und hier zeigte sich, wie es mit der scheinbaren Verschlafenheit Bremens stand. Augenblicklich begriff es die Lage und war sofort auf dem Plan. Ja, es war sogar vor der größeren Schwesterstadt an der Elbe auf dem Plan. Denn Ham-

burg hatte seit langem besonders die Beziehungen zu England gepflegt, so daß das Geschäftsinteresse gebot, nicht allzu viel Sympathie für die erklärten Feinde des mächtigen Geschäftsfreundes zu bekunden. Bremen aber sah hier endlich die langersehnte Möglichkeit zur Erweiterung seiner viel zu engen Handelsbeziehungen. Denn nicht zufällig war ihm die Elbestadt immer voraus gewesen. Sie hatte das großartige Hinterland mit den weitverzweigten Strömen Elbe und Oder, mit den wohlbevölkerten und regsamen Gebieten wie Brandenburg und Sachsen, Schlesien und Böhmen. Bremens Hinterland dagegen, Hannover und Hessen, war klein, arm und unproduktiv, die enge Weser war schwer von Versandung bedroht. Hier mußte man sich rühren, wenn man sich behaupten wollte, doppelt und dreifach so rege wie der begünstigte Nachbar.

Und man tat es – von dem Augenblick an, wo ein Sichrühren überhaupt wieder möglich war. Noch dauerte der Krieg um Amerika, die englische Flotte versperrte noch die Wege, aber an der Weser sah man plötzlich ungewöhnliche Zeichen von Leben. Aus dem Jahre 1781 besagt eine alte, allerdings nur ungewisse Nachricht, daß die Werften in und um Bremen damals 30 Seeschiffe gleichzeitig auf Stapel gehabt hätten, darunter viele von 100 bis 200 Last, nach unseren Maßen 150 bis 300 Registertonnen, es war das Höchstmaß dessen, an das man sich damals heranwagte. 1782 rüstete der Bremer Kaufmann Carl Philipp Cassel die in Emden gebaute 250 Last große Fregatte „Der Präsident von Bremen" aus, die dann als erstes bremisches Schiff, wenn auch unter preußischer Flagge, nach Kanton in China fuhr. Weihnachten 1783 lief in Vegesack ein noch größeres Schiff von 300 Last, der „Prinz Friedrich", vom Stapel, für denselben Reeder und ebenfalls für die Ostasienfahrt bestimmt. Es war das größte Schiff der bremischen Handelsflotte. Im selben Jahr war der englisch-amerikanische Krieg zu Ende, die Unabhängigkeit des neuen Staates gesichert und der Weg über den Atlantischen Ozean zum erstenmal für deutsche Schiffe frei. Jetzt mochten Schwierigkeiten und Krisen kommen, so viel sie wollten – und sie kamen natürlich, besonders in den ersten Jahren –, das alles änderte nichts an der einen entscheidenden Tatsache, daß hier ein Durchbruch, eine Befreiung erfolgt war, die ungeahnte Kräfte entband. Es begann etwas Neues in der Weltgeschichte, das für lange Zeit auf eine erstaunliche und manchmal erschreckende Weise von sich reden machen sollte. Es wuchs, auf dem Trümmerfeld einer tausendjährigen Geschichte, in der Mitte Europas eine neue Nation empor, ein neues Deutschland. Sehr viele Kräfte haben da zusammengewirkt, bekannte und unbekannte, jede nach ihrer Art, in Weimar Johann Wolfgang Goethe, in Berlin König Friedrich der Große von Preußen und auf ihre Art auch die Kaufleute und Schiffbauer von Bremen und Vegesack.

Die Unbekannten, wie immer, machen das Eigentliche in der Stille, der unbekannte Soldat, der unbekannte Seemann, der unbekannte Unternehmer, der unbekannte Grübler und Denker, der unbekannte Bauer und der unbekannte Arbeiter. Der Geschichtsforscher müht sich vergebens, zu erkennen und zu sagen, was und wie es „eigentlich" geschah. Auch er, nicht anders wie später der Leser, kann nur nachher aus dem Werk, aus der Wirklichkeit annähernd zu ahnen versuchen, was wirklich gewirkt wurde von den Werktätigen aller Art. Für ihn gilt es, die Zeugnisse zu finden, immer wieder die Bruchstücke der großen Urkunde zu sammeln, sinnvoll zu verbinden und, vielleicht, zum Sprechen zu bringen.

In dem Jahr 1781, als überall in und um Vegesack, in Bremen, in Burg, in St. Magnus und Grohn, in Rönnebeck, in Motzen und Elsfleth die kleinen Werften voll waren von Schiffen, an denen gebaut wurde, war der, dessen Werk wir hier betrachten, ein Junge von sechs Jahren, alt genug gewiß, um zu staunen, immer wieder zu staunen – und zu fragen. Und er hatte es gut: er bekam sachkundige Antwort, zuerst von seinem Vater, Conrad Lange, der selbst Schiffbauer war und wegen seiner besonderen Geschicklichkeit im Schnitzen von allerlei kleinen Schiffen bekannt war. Aber auch als Conrad Lange bald starb, blieb der kleine Johann

nicht ohne Rat. Sein Pate war Johann Janssen, und das muß der angesehenste unter den damaligen Vegesacker Schiffbauern gewesen sein, denn die Bremer holten ihn sogar nach ihrer Stadt herüber, wozu er sich aber nur für einige Jahre bereit fand. 1789 ist er wieder in Vegesack Besitzer eines für die damalige Zeit ungewöhnlich großen Werftplatzes von 300 Fuß Breite und 100 Fuß Tiefe. Bei ihm, wohl dem besten Meister, den er finden konnte, trat Johann Lange als Lehrling ein, und es zeigte sich bald, wieviel er hier lernen konnte und lernte.

Das Jahrzehnt um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert hat man noch lange in Bremen, und nicht nur in Bremen, als „die goldene Periode des Handels" bezeichnet. „Unsere Flagge", so schrieb damals ein hamburgischer Senator mit Stolz, aber dasselbe gilt auch für Bremen, „weht im Roten Meer, am Ganges und in China, in den Gewässern von Mexiko und Peru, in Nordamerika, in den holländischen und französischen Besitzungen von Ost- und Westindien." Das hing mit den großen politischen Bewegungen zusammen, von denen die Zeit erfüllt war, mit der Französischen Revolution und den Kriegen, die daraus entstanden waren. Überall waren die Franzosen siegreich im Vordringen. Schon 1793 hatten sie Holland erobert und daraus unter dem Namen der „Batavischen Republik" einen Satellitenstaat gemacht. Das hatte zur Folge, daß nun auch die holländische Flagge von dem seebeherrschenden England, Frankreichs großem weltpolitischen Gegenspieler, als feindlich angesehen und von den Meeren vertrieben wurde. Hollands Erben aber in Handel und Schiffahrt wurden für zwölf Jahre die neutralen Hansestädte Hamburg und Bremen.

Es ist nicht anzunehmen, daß Johann Lange jemals ohne Aufträge war in diesen Jahren. Was er gelernt hatte und was man von ihm hielt, zeigte sich, als sein Chef plötzlich starb. Wenn Lange selber berichtet, daß Bremer Reeder ihn zum Schiffbaumeister „berufen" hätten, so mag das bedeuten, daß es die bisherigen Auftraggeber ihres Mannes waren, auf deren Rat sich die Witwe verlassen durfte, als sie dem jungen „Meisterknecht" die Führung des Geschäftes übertrug. In den nächsten drei Jahren, 1802 bis 1804, hat er dort im ganzen 10 Fahrzeuge von zusammen 1260 Last gebaut. Dann fühlte er sich sicher genug, um in dieser Zeit, die dem Unternehmenden so günstig war, etwas Eigenes zu beginnen. Er mietete südlich des Hafenbeckens, kurz vor der Mündung der Aue, die die Grenze zwischen Vegesack und dem benachbarten Grohn bildete, einen Platz, auf dem schon seit über 100 Jahren mit einigen Unterbrechungen Schiffbau betrieben worden war. Hier begann er im Januar 1805 mit dem Bau eines ersten Schiffes „für eigene Rechnung". Es war eine Galiot, 75 Last groß, für den Kapitän Engelke Häsemann bestimmt. Am 29. November 1805 lief die „Adelheid Wilhelmina" vom Stapel.

Anfang Januar 1805

Capt Engelke Hassemann — Drei Kasten breit für der Länge sein Maß im Logen da

1 Von Unten Schiff lang in Kiel 75 fus — Zu seinen M Raad

breit bis an die bergholtz —— 20 f 7 Zoll — und der Grad bei den Kasten

Brief Gt F. G. Schröder Platt gebaut — Tief - Schwung - - - - - - - 8 f 7 - — fuß breit groß

Zu Wasser d 29 Noven 1805 — Zoll gilt das Kasten

Galliot - Adelheid Wilhelmine . . 75 Last

Angefangen d 2 Dezem 1805

Capt Henrich Hilken

Vom Unten Schiff lang in Kiel 101 fus

Auf Schröders Platz — breit bis an die bergholtzen —— 22 f

Tief Schwung - - - - - - - - 10 f

2 Zu Wasser d 22 October 1806

3 Mast Schooner Hanseat - - —— 1125 Last

Zimmertage bei Schiff, ohne Rundholz

4912 Tag Zimmerlohn à Tag 29½ grot - 2012 f 40

Angefangen d 21 Sept 1806

Galiot. Klein Hering Bünster -

Luder Bunth auf Schröders Platz — Lang in Kiel - - - - 66 f

breit bis an die bergholtz - 18 f

Tief Schwung - - - - 9 f

Die Boord hoch von Deck - - 3 f

3 & 4 Die Erste Zu Wasser - 15 Januar 1807

der Zweite . d. —— 27 Januar 1807

Von Zimmertage 2 Schiff - alles fertig

5078½ Tag Zimlohn à 29½ grot — 1639 f 64

Anfang d 10 Noven 1806

Kleine Hering Jager. Capt Hi. Scheerhorst.

Lang in Kiel - - - 75 f

5 breit bis an die bergholtz - - 20 f. 8 Zoll

Tief Schwung - - - - - 9 f 6 Zoll

Zu Wasser d 25 Märtz 1807.

BEGINN DER ARBEIT

Mit der „Adelheid Wilhelmina“ beginnt Johann Langes „Tagebuch“. Es ist ein sehr sachliches Buch, das mit keinem Worte von seinem persönlichen Leben oder seiner Familie, sondern ausschließlich von seinem Werk handelt, das darum auch nach seinem Tode fortgesetzt werden konnte, von seiner Witwe, von seinen Söhnen, endlich von der Nachfolgefirma, dem Bremer Vulkan – bis hin zum Neubau Nummer 840, dem Fracht- und Passagiermotorschiff „Hannover“, das am 25. November 1954 für die Hamburg-Amerika-Linie vom Stapel lief: es ist die Liste der gebauten Schiffe.

Schon Johann Lange selbst hat sie sorgfältig geführt. Zwar besitzen wir auch hier nichts mehr von seiner eigenen Hand. Aber eine Abschrift ist noch da, in einem schlichten Heft von vergilbtem Papier eine Zusammenstellung, die auch schon sehr alt sein muß, die noch von dem Gründer selber in Auftrag gegeben, noch unter seinen Augen entstanden sein mag. Es ist weit über Langes Tod, ja, noch über den Tod der Witwe hinaus, die 1867 starb, meist von derselben Hand – vielleicht von einem der Söhne oder der nächsten Mitarbeiter – daran geschrieben worden, bis zum Jahre 1871, dem 263. Schiff: die schmale, bescheidene, in dieser Bescheidenheit freilich lückenlose und zuverlässige Grundlage für eine Geschichte der Langeschen Werft in den ersten zwei Menschenaltern ihres Bestehens.

Folgendermaßen beginnt diese einzige schriftliche Urkunde von Johann Langes Werk:

Anfang Januar 1805
Cpt. Engelke Häsemann
Sein neues Schiff, lang in Kiel 73′
breit bis an die Berghöltzer 20′ 7″
Tief, – schnurrecht 8′ 7″
Zu Wasser den 29. Novem. 1805
Galliot „Adelheid Wilhelmina“ 75 Last.

Links daneben noch der Zusatz:

Auf Gotf. J. Schröders Platz gebaut.

Dann aber muß es dem Schreiber doch wichtig erschienen sein, darauf hinzuweisen, daß hier der Beginn von etwas Großem war. Denn rechts oben an den freien Rand der Seite hat er nachträglich noch das folgende geschrieben:

Den ersten Baum für Herrn Lange seine Rechnung in Lobbendorf zu hauen
M. Raschen und Herr Gröberg.

Bei dem ersten Hau wird gesagt: Gott gebe das Beste.

Daran reiht sich die Liste der weiteren Schiffe, überall mit denselben Angaben über Länge, Breite und Höhe, Stapellauf, Namen des Kapitäns und des Schiffes, Bezeichnung des Platzes, auf dem es gebaut ist. Vom zweiten Schiff an ist für einige Jahre eine Notiz über die Arbeitszeit und die Kosten hinzugefügt. Bei der Schunerbark „Hanseat", die am 2. Dezember 1805 begonnen wurde und am 22. Oktober 1806 vom Stapel lief, heißt es da:

Zimmertage bei Schiff ohne Rundholz
4912 Tage Zimmerlohn à 29½ Grote =
2012 Reichstaler 40 Grote.

So geht es weiter in dem alten Heft, viele Seiten hindurch, auf denen im Durchschnitt jedesmal drei Schiffe verzeichnet sind, und dem nachsinnenden Betrachter, der vor dieser trockenen Aufzählung, vor diesen nicht immer gut lesbaren, oft unbeholfenen Schriftzeilen sitzt, mag es zumute werden wie dem Geisterbeschwörer der alten Sage, der nur ein einziges Mittel hat, die schattenhaften Gestalten zum Sprechen zu bringen: er muß ihnen zu trinken geben vom Blut der Lebendigen.

Wir wollen es versuchen.

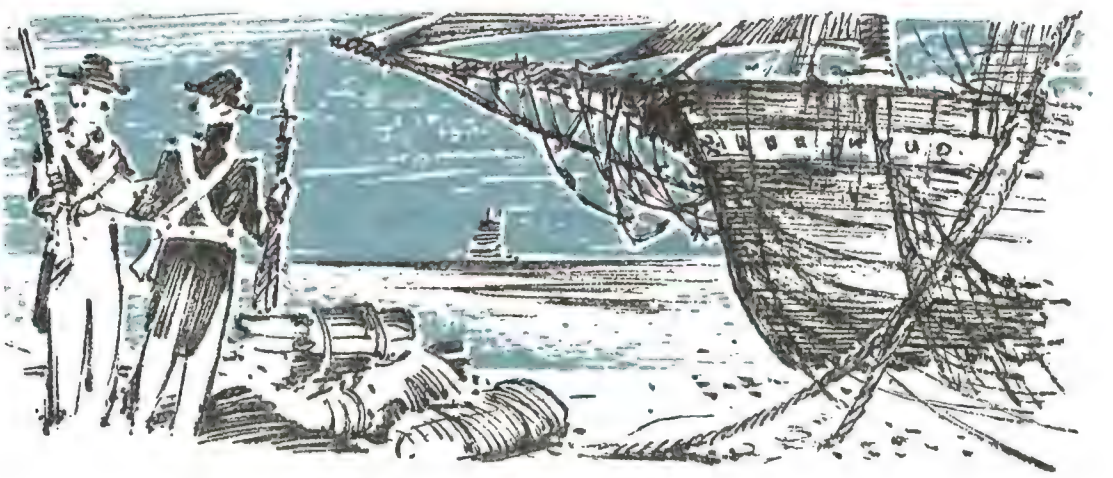
Als Johann Lange den ersten Bau für eigene Rechnung begann, durfte er mit Recht urteilen, daß die Zeiten günstiger denn je seien für ein neues Unternehmen und daß er der Mann sein würde, unter den Umständen, wie sie sich ihm darboten, etwas Gutes zu leisten. Er war 30 Jahre alt. Seit dem 25. September 1803 war er verheiratet mit Anna Raschen, die ebenfalls einer Schiffbauerfamilie aus dem benachbarten St. Magnus entstammte, und er mochte in diesem ersten Jahre der Ehe mit der um zehn Jahre jüngeren, klugen und tätigen Frau – sie war am 24. Juli 1785 geboren – schon gemerkt haben, was die Verbindung mit ihr und ihrer Familie ihm gerade auch in seiner Arbeit an Unterstützung bedeutete. Jahrzehnte hindurch ist die Langesche Werft ein Familienunternehmen im besten Sinne des Wortes gewesen, in dem nicht nur die Frau und später die Söhne, sondern auch zwei Brüder der Frau, Martin und Johann Raschen, und auch von diesen dann die Nachkommen ihre ganze Kraft dem gemeinsamen Werke gegeben haben.
Wie gut werden es in künftigen Geschlechtern die Geschichtsschreiber haben, die von den Ereignissen, den Werken unserer Zeit berichten wollen! Ihnen zeigen Filmstreifen den Ablauf des Geschehens, den Gang der einzelnen Arbeiten, sie haben Tonbandaufnahmen von Konferenzen der leitenden Männer; Abrechnungen, Listen, Karteien, Geschäftsberichte, Bilanzen geben über alles Wünschenswerte genaueste Auskunft. Von all dem läßt unsere kärgliche Schiffsliste nichts mehr ahnen. Was mag Johann Lange damals im Kreise seiner Familie besprochen und berechnet, gehofft und gefürchtet haben? Es waren bewegte Jahre in der großen Politik, noch immer und gerade jetzt. Auch einfache Menschen verglichen diese Zeit „den seltensten Zeiten, die die Geschichte bemerkt, die heilige wie die gemeine". Von was für Schicksalen, jähen Aufstiegen und Abstürzen hörte man täglich! „Streifen nicht herrliche Männer von hoher Geburt jetzt im Elend? Fürsten fliehen vermummt, und Könige leben verbannet." Bürger einer deutschen Kleinstadt reden so, in Goethes „Hermann und Dorothea". Zum dritten Male innerhalb von zwölf Jahren begann das revolutionäre Frankreich den Krieg gegen das alte Europa. Vier Wochen bevor die „Adelheid Wilhelmina" auf Stapel gelegt wurde, hatte in Paris der siegreiche General sich zum Kaiser gemacht und regierte als Napoleon I.
Aber freilich, auf der Weser herrschte ein Schiffsverkehr, die Kaufleute in Bremen verdienten wie nie zuvor. Sogar ihre Politik hatte Erfolge. Bei den großen Grenzveränderungen in

Deutschland infolge der Kriege hatte Bremen erreicht, daß ihm die Gebietshoheit über Vegesack, die jahrzehntelang von dem großen Nachbarn Hannover beansprucht worden war, uneingeschränkt wieder zugesprochen wurde. Das war für den Schiffbau wichtig, weil etwaige Vergünstigungen, die bremischen Schiffen im Auslande zugesagt worden waren, nur dann wirklich gewährt wurden, wenn ihre Papiere nachwiesen, daß sie auf bremischem Grund und Boden erbaut waren. Es war keine Frage, daß überall die Gedanken der Menschen in Bewegung gekommen waren. Überall fing man an, sich Dinge zuzutrauen, an die vor kurzem noch niemand gedacht hatte. Amerika, Indien, Ostasien waren für die Männer hier an der Küste keine fernen Märchenländer mehr. Wer aufmerksam in die Zeit sah – und das tat Johann Lange gewiß – der spürte es wohl, wie sich den Menschen die Welt zusehends vergrößerte, wie sie anfingen, viel weiter als früher, über die ganze Erde hin zu denken und zu planen, daß etwas begann, was die Gelehrten später ein „Denken in Kontinenten", das „planetarische Zeitalter" genannt haben. Schiffahrt, es war kein Zweifel, war schon 1805 etwas ganz anderes geworden, als sie ein Menschenalter vorher gewesen war.

Johann Lange war nicht der Mann, der solche Entwicklungen nur interessant fand, um darüber zu reden. Wo ihm eine Erkenntnis aufging, da drängte sie zum Wirken, zur Wirklichkeit. Man mag sich ausdenken, wie ein solcher Mann die Zweifelnden, die Unentschlossenen, die Furchtsamen mitriß, wie er sie ansteckte mit seiner Zuversicht, seiner klugen Sicherheit im Planen und Anordnen, seiner Festigkeit bei Entscheidungen und Gefahr. Und wie sehr war wohl damals noch, zumal in den Anfangsjahren, der Schiffbaumeister nicht nur die Seele des Ganzen, sondern auch Kopf und gewiß auch oft zupackende Hand! Diese ersten Schiffe, sowohl die zehn, die er noch als Meisterknecht auf Janssens Platz gebaut hatte, wie die sechs oder acht größeren Fahrzeuge, die in den nächsten fünf Jahren auf der eigenen Werft entstanden, waren noch ganz und gar sein, Johann Langes persönliches Werk.

Wie klein war aber auch noch alles, waren die Schiffe, mit denen man sich auf den Ozean wagte! Das größte aus diesen ersten fünf Jahren, das Schiff „Olive" – so heißt es in der Liste, gemeint ist, was man später ein „Vollschiff" nannte – hielt 168 Last, das sind in der heute gültigen Berechnung, die aber erst nach 1870 allgemein durchgeführt wurde, etwa 250 BRT. Für Länge, Breite und Höhe kommt man nach unseren Maßen auf die Zahlen 29 m, 8,5 m, 5 m – das sind ungefähr die Abmessungen für die kleinsten Schiffe, die der Bremer Vulkan heute, in stillen Zeiten, zuweilen noch baut, die Segellogger mit Hilfsmotor für die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft. Gern möchten wir im einzelnen ein genaues Bild von der Arbeit haben, wie sie sich damals vollzog. Aber woher sollen in einer Zeit, in der die Segelschiffahrt und der Holzschiffbau längst ausgestorben sind, die Kenner kommen, die dergleichen noch sicher und sachverständig – und für den heutigen Menschen verständlich – zu schildern und zu beurteilen wüßten? Ein altes Modell höchstens mag eine ungefähre Vorstellung davon geben, das ein besinnlicher alter Schiffbauer oder Steuermann in seinen letzten Lebensjahren nach der Erinnerung zusammengebastelt hat. Das Vegesacker Heimatmuseum bewahrt – freilich nicht von einer Vegesacker Werft – ein solches Modell, das ein Holzschiff auf dem Helgen im ersten Baustadium zeigt. Man sieht, wie der Kiel vom Vordersteven bis zum Heck gelegt ist und von da aus nach beiden Seiten die Spanten, dicht aneinandergepreßt, emporsteigen. Einiges von dem Holz, aus dem die Spanten zusammengefügt werden, liegt noch an der Seite. Deutlicher läßt ein Bild der Langeschen Werft aus späterer Zeit erkennen, wie die fertigen Spanten hoch aufgestapelt gelagert werden. Aber kein Bild und kein Modell vermag uns noch Kunde zu geben von der Mühe, dem Sinnen, der Sorgfalt im Rechnen und Beobachten, die solch ein Werk auch schon damals, im Zeitalter einer noch nicht durchrationalisierten Technik, von jedem Mitarbeiter, von dem planenden Meister ebenso wie vom letzten Handlanger erforderte.

Es war aber eine Zeit, in der ein neues Nachsinnen, neue Entschlüsse, neue Wagnisse jeden Tag nötig wurden, auch und gerade im Handwerk des Schiffbaus. Längst war es vorbei mit dem alten, geruhsamen Gang der Dinge, wo der Sohn vom Vater, der Lehrling vom Meister nur zu übernehmen brauchte, was seit Menschengedenken üblich war und was man hinnahm und lernte, ohne viel zu fragen. Es war eben alles, wirklich alles in Bewegung gekommen. Die bürgerliche Revolution, die von Frankreich ausging, die staatlichen Umwälzungen in Deutschland, die Veränderungen in der Schiffahrt, die man an der Weser beobachten konnte, das waren offensichtlich nicht nur zufällig parallele Entwicklungen, das war eine einzige große Bewegung, die dabei war, die ganze Welt zu ergreifen. Man spürte es überall. Dieser junge Mann, der da in Frankreich emporgekommen war und sich anscheinend anschickte, Europa zu beherrschen – er war gerade 35 Jahre alt, nicht viel älter als Johann Lange – hatte in der gesamten Art seines Handelns, militärisch, politisch, wirtschaftlich, menschlich, eine unheimliche Pietätlosigkeit gegenüber allem, was durch ältestes Herkommen geheiligt und unantastbar erschien. Kein Wunder, daß die große Menge derer, die begreiflicherweise vor allem ihre Ruhe haben wollten, anfing, die Zeit höchst ungemütlich zu finden, daß sie wieder einmal das Ende der Welt gekommen glaubten und, wenn sie es mit der Moral hielten, über den Untergang von Recht, Sitte, Tugend, Glauben und Gewissen verzweifelt waren.
Nicht so Johann Lange. Kein Zweifel natürlich, daß auch er mit den besten Hoffnungen auf eine baldige endgültige Beruhigung der politischen Lage und auf einen ungestörten wirtschaftlichen Aufschwung sein Geschäft begonnen hatte. Daß das eine Täuschung war, wurde schnell genug deutlich. Der Krieg hörte keineswegs auf, im Gegenteil. Während er lange nur Süddeutschland und Österreich betroffen hatte, breitete er sich jetzt nach Norddeutschland aus. Das bisher neutrale Preußen wurde hineingezogen, wurde schwer geschlagen, bei Jena und Auerstädt im Oktober 1806, französische Truppen überfluteten Deutschland bis zur Küste, Lübeck wurde besetzt, Hamburg, am 20. November auch Bremen. Am 21. November aber erließ Napoleon von Berlin aus die sogenannte Kontinentalsperre, das Gesetz, das dem von ihm beherrschten Europa jeden Verkehr mit England verbot und damit praktisch den gesamten Handel auch der deutschen Hansestädte vernichtete.



Die nächsten sieben Jahre müssen schwer gewesen sein. Zwar hat es, da ja die Küstenschiffahrt bestehen blieb, für einige Zeit immer noch Arbeit gegeben. Die Liste zählt 17 Schiffe auf, größtenteils ganz kleine, unter 60 Last, bis zum Mai 1810. Dann aber, in der Zeit der schwersten französischen Bedrückung, liegt die Werft, von einer Galiot im Sommer 1811 abgesehen,

vier Jahre lang ganz still. Erst ein volles Jahr nach der Befreiung geht es mit dem ersten Stapellauf am 22. Dezember 1814 wieder langsam aufwärts. Und das war denn also das Wesentliche dieser Jahre: Johann Lange hatte die große Krise überstanden. Ja, mehr als das. Man wird aller Wahrscheinlichkeit nach sagen dürfen, daß gerade in dieser stillen Zeit Dinge von höchster Bedeutung geschehen sind. Der Vierzigjährige mochte feststellen, daß er Entscheidendes gelernt hatte, Entscheidendes für die Technik des Schiffbaus und für sich selber. Die Lehrer aber in dieser erfolgreichen Schule waren die Feinde gewesen, die Franzosen mit ihrer Kontinentalsperre.

Ihre Wirkung war zunächst, wie überall, wo der Staat sich aus rein politischen Beweggründen in den Handel einmischt, ein gewaltiges Aufblühen des Schmuggels gewesen. Das hatte weitreichende Folgen für den Schiffbau. Die französischen Überwachungsbehörden brauchten dringend Fahrzeuge zur Verfolgung der Schmuggler, und zwar schnellsegelnde Fahrzeuge. Sie bestellten sechs Stück davon bei Johann Lange. In der Übersicht, die er seinem großen Bild beigegeben hat – und die mit der chronologischen Schiffsliste nicht ganz in Übereinstimmung zu bringen ist –, erscheinen diese für die Franzosen gebauten kleinen Schiffe als Logger. Nun belehren uns die Kenner der Schiffahrtsgeschichte, daß das ein in Frankreich ausgebildeter Typ war, der sich durch eine besonders schlanke Formgebung grundlegend unterschied von den breit und rundlich gebauten Typen holländischer Herkunft, wie sie bis dahin auch an der deutschen Nordseeküste nahezu ausschließlich üblich gewesen waren. Johann Lange also mußte etwas Neues lernen, und das – er hat es später noch öfter gezeigt – tat er offensichtlich gern. Der Betrachter wird sich nicht anmaßen, die Gedanken wiedergeben zu wollen, die den Mann der Tat in einer Zeit härtester Unterdrückung, erzwungener Untätigkeit, dumpfer Erregung eines ganzen Volkes beschäftigt haben mögen. Gewiß ist nur das eine: wirklich untätig, wirklich resigniert, verzweifelt und hoffnungslos ist ein solcher Mann nie. Die schöpferische Phantasie mindestens, die ja die stärkste Kraft ist, auch und gerade bei dem tätigen, weltklugen Menschen, arbeitet immer, und zuletzt trägt und hält gerade den hellen und klaren Weltverstand ein dunkler, aber sicherer Glaube, der der Vernunft vertraut, die Vernunft vernimmt, die in den Dingen selber liegt, aus ihnen spricht und die höher ist als alle rasche Energie der bloßen Organisatoren, selbst wenn sie Kaiser und Diktatoren eines Kontinents sind.

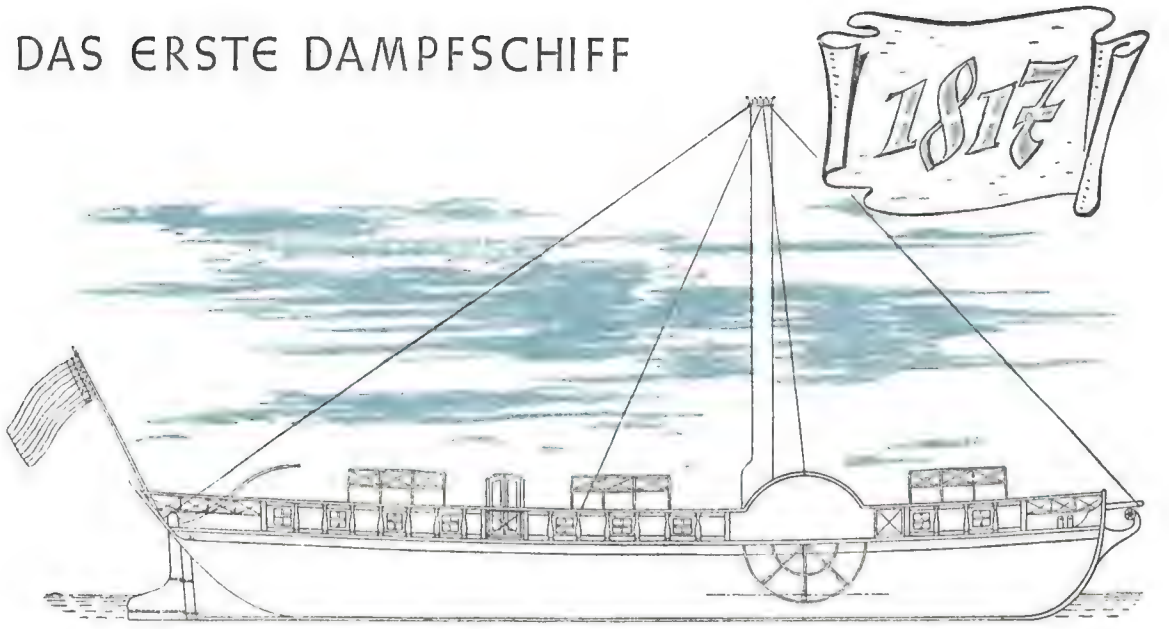
Napoleon wollte die Welt erobern und zog nach Moskau. Indessen lernte Johann Lange an seinen Loggern. Vielleicht fällt ihr Bau in die Jahre, die in der Liste als die Zeit der völligen Stille erscheinen, die Jahre, in denen Napoleon die deutsche Nordseeküste unmittelbar annektiert hatte und Bremen eine Stadt des französischen Kaiserreiches war. Vielleicht sind sie aus irgendeinem Grunde, etwa weil sie nur kleine Kriegsschiffe waren und nicht dem eigentlichen Geschäft, der Handelsschiffahrt, dienten, in die Listen nicht aufgenommen. Das hindert nicht, daß ihr Bau für die Langesche Werft, ja für den gesamten deutschen Schiffbau epochemachend war. Im einzelnen ist diese Entwicklung von dem Geschichtsschreiber des Segelschiffbaus an der Weser, Otto Höver, der selber zwar kein Fahrensmann, aber ein gebürtiger Bremerhavener und damit eine Art Sachkenner von Geburt ist, in seinem großen Werk „Von der Galiot zum Fünfmaster" mit aller Genauigkeit geschildert worden, wie es hier nicht möglich und wohl auch nicht notwendig ist. Das Ergebnis ist deutlich: der Logger war im kleinen, wie die Fregatte im großen, das Vorbild eines neuen Typs im Segelschiffbau, der mit dem neuen Jahrhundert bei allen seefahrenden Völkern zur Herrschaft kam. Beide waren ursprünglich im Kriegsschiffbau, vor allem in Frankreich, erprobt, wo es ja leichter als im Handelsschiffbau möglich ist, ohne Rücksicht auf geschäftliche Rentabilität neue Versuche zu machen. So kommt es, daß Kriegsschiffe die Vorgänger jener schlank gebauten schnellen Segelschiffe sind, die jetzt mehr und mehr die alten, breiter gebauten Typen wie Kuff und Galiot

verdrängten. Diese Typen, von alters her in Holland entwickelt, waren das einzig Zweckmäßige für die deutsche Schiffahrt, solange sie ausschließlich auf Europa, auf vergleichsweise kurze Reisen und vielfach flache Gewässer beschränkt war. Das aber wurde ja nun alles anders mit dem Aufkommen des transozeanischen Handels und der weiten Reisen. Damit wurde Schnelligkeit allmählich auch für die großen Schiffe aus einem überflüssigen Luxus zu einer Forderung der Rentabilität. Johann Lange hatte die neue Entwicklung seit seiner Kindheit aus nächster Nähe und gewiß mit äußerstem Interesse als Fachmann beobachtet. Noch war er jung, er mußte ausführen, was seine Auftraggeber von ihm verlangten, und diese, Kaufleute aus dem allezeit sehr bedächtigen Bremen, hingen gewiß noch lange unerschütterlich am Alten. Nun kam der Bau der von den Franzosen bestellten Logger. Es war gleichsam das erste, kleine, persönliche Experiment, der unscheinbare Beginn einer technischen Neuerung von weitreichenden Folgen.

Es kam noch etwas anderes. Aus der Natur der Sache ergab es sich, daß der neue Schiffstyp vor allem da gepflegt wurde, wo man auf die weiten Reisen nahezu ausschließlich, da es nahe Ziele nicht gab, angewiesen war: drüben in Amerika, in den Vereinigten Staaten. Amerikanische Schiffe aber fuhren schon bald nach dem Unabhängigkeitskriege zahlreich nach der Weser. Im Jahre 1799 betrug ihre Zahl 72, und wenn darunter 36 allein aus Baltimore kamen, so darf man vermuten, daß nicht wenige davon sogenannte „Baltimore-Schuner" waren. Sie bildeten die Vorform der später durch ihre Schnelligkeit weltberühmt gewordenen amerikanischen Clipper. Amerikaner erschienen auch unmittelbar nach den deutschen Freiheitskriegen gleich wieder auf der Weser. Im ersten Friedensjahr 1814 überwog ihre Zahl in der Amerikafahrt die der Deutschen noch bei weitem. Johann Lange, auf seiner Werft noch immer arbeitslos, denn die Deutschen hatten erst einmal die schweren Wunden des Krieges und der jahrelangen Handelssperre auszuheilen, sah das alles und mag sich das Seine gedacht haben. Er wußte, daß alle diejenigen sich gründlich irrten, die gutmütigerweise glaubten, nun würde, nach Beseitigung des Tyrannen, bald wieder alles so werden „wie früher", so bequem, so gemächlich, in den altgewohnten Bahnen von ehemals. Er wußte das genau so gut wie sein Altersgenosse, der Senator Johann Smidt in Bremen, der eben jetzt mit zäher Klugheit und Tatkraft den diplomatischen Kampf um die Wiedergewinnung und Sicherung der staatlichen Selbständigkeit seiner Vaterstadt erfolgreich zu Ende geführt hatte. Beide, Smidt wie Lange, der Schiffbauer wie der Politiker, wußten, was drinnen im Binnenland, im Gewimmel der deutschen Kleinstaaten, noch niemand ahnte: daß die Welt draußen dabei war, sich von Grund auf zu ändern, und daß man hier, an den einzigen Stellen, wo Deutschland auf das Weltmeer hinaussah, in Hamburg und Bremen, auf dem Posten sein mußte, wenn man nicht zum zweiten Male, wie damals im 17. Jahrhundert, den Anschluß an eine große Weltentwicklung versäumen wollte.

Der Johann Lange von 1815, nun vierzigjährig, hindurchgegangen durch eine Bewährungsprobe, von deren Härte wir überzeugt sein dürfen, auch wenn uns kein Schriftstück davon berichtet, dieser Johann Lange war ein anderer als der Meisterknecht, der Erbauer der Galiot „Adelheid Wilhelmina" von 1805.

DAS ERSTE DAMPFSCHIFF



Wenn die Menschen im Jahre 1815, als der große Unruhestifter endgültig auf St. Helena in Sicherheit gebracht worden war, vor allem Ruhe erhofften und dringend wünschten, so war das zu verstehen. Mehr als zwanzig Jahre hindurch war Europa von Stockholm bis Sizilien, von Lissabon bis Moskau durcheinandergewirbelt worden. Frankreich und die Französische Revolution waren die Ursache von all der Unruhe gewesen. Gegen sie hatte man sich nun mit allen denkbaren Mitteln gesichert. Europa atmete auf. „Erhaltung des Bestehenden" wurde das Erlösungs- und Zauberwort, die große rettende Parole für die Regierenden aller Länder.
Aber schon damals mußten die Menschen erfahren, was sich in unserem Jahrhundert nach zwei Weltkriegen gezeigt hat: daß die Weltgeschichte ihre eigenen Gesetze hat, die nicht zu berechnen sind. Kaum war die eine Revolution, wie es schien, unterdrückt, da begann schon eine andere sich bemerkbar zu machen, leise zunächst, aber viel unheimlicher, viel umstürzender für das Leben der ganzen Menschheit als die erste. Die Engländer, von denen sie ihren Ausgang nahm, haben ihr zuerst einen Namen gegeben: the Industrial Revolution. Es war der Einbruch der Maschinentechnik, die industrielle Revolution.
Von Dampfmaschinen, die in englischen Bergwerken gebraucht wurden, wußte man seit einem Menschenalter. Eben jetzt aber begann man, mit dem Neuen weitergehende Versuche zu machen. 1814 ist das Jahr der Erfindung der Lokomotive durch George Stephenson. In Amerika aber fuhren schon seit einiger Zeit zwischen New York und Albany auf dem Hudson die Dampfschiffe, die Robert Fulton konstruiert hatte. Das waren erste Signale gewesen. Sie weckten unterschiedliches Echo. Ganz weitblickende Seher mochten auch hier gleich das Zwiespältige alles Menschlichen bedenken und hinter dem unverkennbaren Guten kommendes Unheil ahnen, wie der alte Goethe, der schon in diesen Jahren die denkwürdigen Worte schrieb von dem „überhandnehmenden Maschinenwesen", das ihn quäle und ängstige. „Es wälzt sich heran, wie ein Gewitter, langsam, langsam; aber es hat seine Richtung genommen, es wird kommen und treffen." So zu sprechen war das Recht eines großen priesterlichen Menschen. Indessen bestritt er den Tätigen nicht das Recht und die Pflicht, für die Gegenwart zu denken und zu wirken und etwas zu wagen gegen den Widerstand aller derer, die sich nicht auf eine so tiefe Verantwortung berufen konnten, wenn sie aus angeborener Trägheit nur „das Bestehende erhalten" wollten.

Daß die Hansestadt Bremen „bedächtig" sein müsse, daß sie nie mehr einlassen dürfe, als wessen sie mächtig sei, dazu mahnte sie sich selber in der berühmten Inschrift auf einem ihrer Stadttore, die damals noch standen. Aber das war eine merkwürdige Bedächtigkeit. Sie bewahrte – und bewahrt noch heute – vor jener kopflosen Tätigkeit, die mit wirklicher Tat eigentlich wenig zu tun hat, sondern nichts als leere Betriebsamkeit ist. Aber sie schloß immer ein, daß zur rechten Zeit die rechten Männer auf dem Plan waren, die, auch wenn sie zuerst noch so wenige waren, als einzelne das notwendige Neue anpackten und langsam das Ganze gewannen. Sie fehlten auch jetzt nicht in Bremen. Daß man auf Johann Lange zählen konnte, wußte jeder, der solche Gedanken hegen mochte. Ein zweiter war der Senator Smidt, mit seinen zweiundvierzig Jahren längst als der führende Kopf in der Regierung des kleinen Staates anerkannt, der denn auch bald zum Bürgermeister gewählt wurde, im April 1821, und von da bis zu seinem Tode 1857 die Politik seiner Vaterstadt maßgebend bestimmt hat. Aber wenn etwas großes Neues erfolgreich begonnen werden sollte, so mußte in dieser Handelsstadt noch ein dritter dabei sein: der Kaufmann. Auch er fand sich. Es war Friedrich Schröder, wie Johann Lange 1775 geboren, Sohn eines angesehenen und rührigen Bremer Kaufmanns, der seinerseits schon vor Jahrzehnten als Gründer einer ersten Seeversicherungsgesellschaft und als Pionier auf dem Gebiete des Tabakhandels mit Amerika sich einen Namen gemacht hatte. Der Sohn, der nach dem Tode seines Vaters das Geschäft fortführte, hatte sich schon als junger Mann in England, Frankreich und Spanien umgesehen und manche nützliche Verbindung angeknüpft. Ein Schwager von ihm lebte in London. Friedrich Schröder wußte, wie es draußen in der Welt aussah. Seinem Anstoß verdankte das Werk seine Entstehung, durch das gleich in dem ersten ganz ruhigen Jahr nach den Kriegen die Langesche Werft zum erstenmal weit über Bremen hinaus bekannt wurde. Es war der Bau des ersten Dampfschiffes in Deutschland.

Im März 1816 trat Schröder an den Hohen Senat, „Magnifizenzen, Hochwohl- und Wohlgeboren", mit einer Eingabe heran, die folgendermaßen begann: „Unter den nützlichen Erfindungen, worauf der menschliche Geist in den letzten Jahren verfallen ist, behauptet diejenige, durch die Kraft des Dampfes große Massen in Bewegung zu setzen, gewiß eine der ersten Stufen. Es ist bekannt, daß von den kunstsinnigen Engländern, deren spekulativem Geiste wir so manche nützliche Erfindung verdanken, zuerst die nachmals mit so vielem Erfolg ins Werk gesetzte Idee der Einrichtung sogenannter Dampfschiffe benutzt ist. Für eine Nation, welche ihren Wohlstand, der so oft vom Feinde beneidet und vergebens zu untergraben versucht, den befreundeten Staaten dagegen oftmals, vorzüglich in den letzten Befreiungskriegen, so heilbringend geworden ist, einzig und allein dem Handel und der Schiffahrt verdankt, müssen natürlich Entdeckungen, welche in dieser Sphäre ersprießliche Resultate liefern, interessanter sein als Fortschritte in irgendeinem anderen Zweige des menschlichen Getriebes." In demselben biedermeierlich-umständlichen Stil wird von den bisher erzielten Erfolgen im Ausland, einem geplanten Versuch in Preußen gesprochen und von der Unmöglichkeit, daß die Bremer „mit gleichgültigen Augen dem Fortschreiten anderer Nationen zusehen".

Dann wird hingewiesen auf die Schwierigkeit des Schiffsverkehrs zwischen Bremen und den Anlegeplätzen der großen Seeschiffe, die ja längst nicht mehr bis zur Stadt, ja nicht einmal zu dem eigens dazu angelegten Vorhafen Vegesack kommen konnten. Sie lagen bei Brake oder noch weiter unterhalb, und Schröder erinnert daran, daß es Fälle gab, wo die Kahnführer bei widrigem Winde vierzehn Tage brauchten, um Bremen zu erreichen. Dem sollen die von ihm geplanten Dampfschiffe abhelfen. Sie können die Reise nach Brake und wieder zurück „an einem Tage bequem abmachen", sie können auch den Kähnen „als Vorspann dienen und dieselben so mit großer Schnelle an die Stadt befördern". Der Unternehmer verspricht, er werde „die Versuche so lange wiederholen lassen, bis der gewünschte Erfolg sich zeigen wird.

Die hierzu erforderlichen Summen bin ich bereit aus meinem Vermögen allein zu bestreiten." Dafür bittet er – und begründet diese Bitte noch in weiteren Ausführungen –, ihm und seinen Erben zum Zwecke „auf der Weser anzulegender Dampfböte, zu deren Einrichtung und Benutzung in angeführtem Maße, auf 25 Jahre ein ausschließliches Privilegium hochgewogendst zu erteilen". Schon am 18. Juni 1816 wurde das Privilegium – gegen mancherlei Bedenken, wie man vermuten darf, aber gewiß nicht ohne besondere Fürsprache des Senators Smidt – auf 15 Jahre, statt der erbetenen 25, bewilligt.

Wieder möchten wir wünschen, wir hätten etwas an Tonbandaufnahmen von dem, was damals zwischen den Männern, die den Plan faßten, besprochen wurde. In den Worten von Schröders Eingabe ist etwas zu spüren von einem neuen Ton, der durch die Franzosenzeit und die Freiheitskriege in das deutsche Leben gekommen war, der ein Jahrhundert lang laut und lauter, zuletzt in bedrohlichem Maße laut wurde: die Deutschen dürfen nicht zulassen, daß andere Nationen ihnen vorauskommen. Solche Gesinnung kam nun freilich Johann Lange zugute: in Deutschland mußte das neue Dampfschiff gebaut werden, das war des Bauherrn bestimmter Wille. Daß Johann Lange, als er gefragt wurde, keinen Augenblick mit der Zusage zögerte, darf man vermuten. Die Zeit war noch still genug auf der Werft, zu still für seinen Tatendrang. Noch mußten die Kapitäne und Reeder froh sein, wenn sie die vorhandenen Schiffe, die sie so lange hatten auflegen müssen, allmählich wieder in Fahrt bekamen. Noch bis in die zwanziger Jahre hinein ging die bremische Reederei an Umfang zurück. Im Durchschnitt hat die Werft zwischen 1815 und 1823 kaum ein größeres Schiff im Jahr auf Stapel gehabt. Dabei war Lange inzwischen Besitzer des anfangs nur gemieteten Platzes geworden und hatte sogar ein Stück auf der Südseite der Aue, im hannoverschen Gebiete, hinzugekauft, wohl in kluger geschäftlicher Berechnung, denn so konnte er sowohl bremische wie hannoversche Schiffe bauen.

Mehr als je mochte es nach den Jahren der erzwungenen Ruhe eine Zeit ungeduldiger Erwartung für ihn sein. 1815 war er zur Anknüpfung von neuen Geschäftsbeziehungen nach Schweden gereist, war auch in Königsberg und Danzig gewesen. Bald nach der Rückkehr von dieser Reise muß Friedrich Schröder mit seinem Plan hervorgetreten sein. Für Lange konnte es nichts Willkommeneres geben, um so mehr, als Schröder wirklich, wie er in seiner Eingabe gesagt hatte, der Mann war, der es ernst meinte und keine Mühe und Kosten scheute, das ungewohnte Vorhaben gründlich vorzubereiten. Er hatte bereits für einen Mechaniker gesorgt, Ludwig Georg Treviranus, einen jüngeren Sohn aus der in Bremen durch ihre wissenschaftliche Arbeit rühmlichst bekannten Gelehrtenfamilie; er hatte auch einen Kapitän gefunden, Zacharias Spilker, der bereit war, das neue Schiff zu führen. Diese beiden Männer veranlaßte Schröder, zusammen mit Lange nach England zu reisen. Dort, wo um 1814 schon auf fast allen Hauptflüssen Dampfschiffe fuhren, konnten sie den Betrieb an Ort und Stelle eingehend studieren. Das taten sie und bestellten schließlich die Maschine bei der Firma Boulton, Watt & Co. in Soho bei Birmingham, mit der sich Schröder schon durch seinen Schwager in London in Verbindung gesetzt hatte.

Im Herbst 1816 wurde mit dem Bau des Schiffes begonnen, am 30. Dezember lief es vom Stapel und erhielt den Namen „Die Weser". Für Anfang Mai 1817 war die erste Fahrt angekündigt. Am 1. Mai erschien in der „Bremer Zeitung" ein langer Aufsatz, in dem Treviranus besorgte Gemüter beruhigte, die durch Nachrichten von Kesselexplosionen in Amerika erschreckt waren. Nicht allen hatte er die Besorgnisse nehmen können, und bei der feierlichen Probefahrt am 7. Mai, zu der Schröder 150 Personen eingeladen hatte, blieben einige doch lieber vorsichtig zu Hause. Die übrigen stärkten sich in Vegesack an dem von Schröder bestellten „gehörigen Frühstück" und fuhren um 2 Uhr nach Bremen hinauf. „Der Genuß der ersten Fahrt", so wurde dem Senator Smidt, der damals als Bremens Vertreter am Bundestag

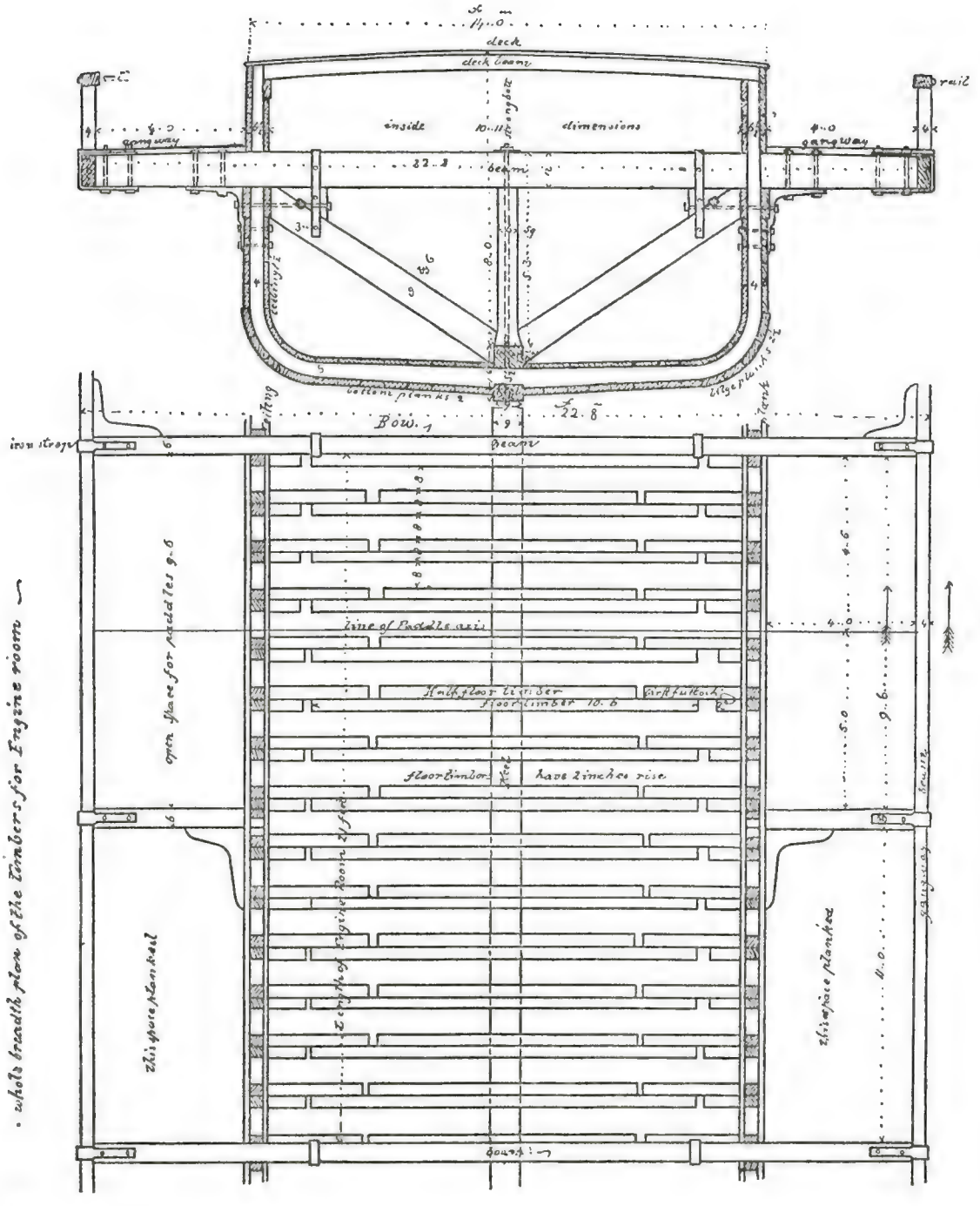
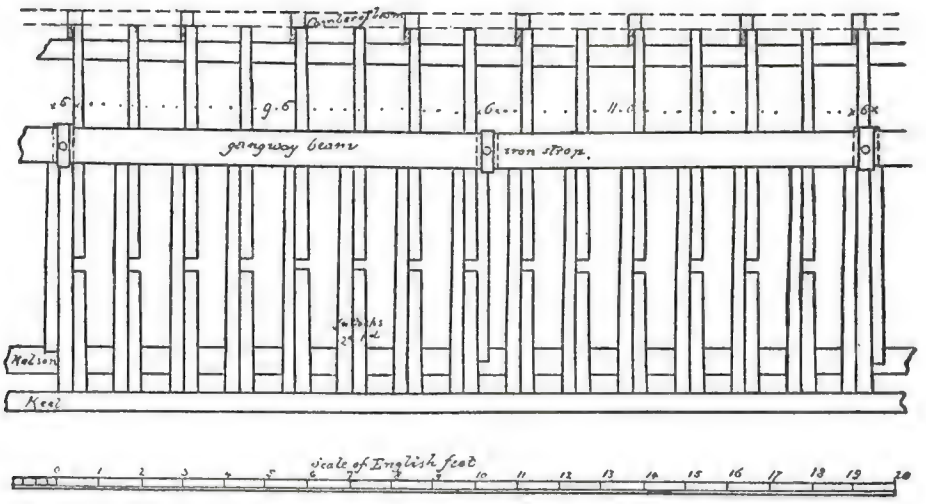


Fig. 2

in Frankfurt war, von seinen Kollegen und Freunden berichtet, „war einzig und glich einem Triumphzug." An den beiden folgenden Tagen ließ Schröder das Schiff „zum Besten der Armen" besichtigen, und am 10. Mai „ist er mit seinem stolz und sanft einherschwebenden Fahrzeug unter der Brücke durch nach Verden geschwommen". Für den 20. Mai kündigte eine Anzeige in der „Bremer Zeitung" den Beginn des regelmäßigen Verkehrs nach Brake an. Die Fahrt war nicht billig. Sie kostete in der ersten Kajüte bis Brake 1 Reichstaler 24 Grote, nach

Fig. 2



His part of the Vessel intended to contain the Engine and machinery cannot with propriety be built much lighter than here shewn — The Builder must exercise his judgement in constructing the rest of the Vessel so as not to draw too much water on the whole, and understanding that the weight of the Engine and machinery will be about 16 Tons and the same placed at 1/3 of the Keels length from the bow he will be enabled to give her bottom such a form as to have a level keel when she is loaded — or if 2 or 3 inches down by the stern may be advantageous

NB The above weight includes the boiler in the Boiler

unserem Gelde 4 DM, nach Vegesack die Hälfte. In der zweiten Kajüte hatte man es nur um ein Viertel billiger.

Sechzehn Jahre lang fuhr „Die Weser" als einziges Dampfschiff auf der Unterweser. Nicht alles glückte so, wie es Schröder geplant hatte. Das schlechte Fahrwasser machte ihm manchen Strich durch seine Rechnung. Die Hin- und Rückfahrt zwischen Bremen und Brake an einem Tag erwies sich schon nach einer Woche als unmöglich. Bei ganz schlechtem Wasserstand gab es lange Unterbrechungen. Ein zweites Dampfschiff, der „Herzog von Cambridge", das Schröder 1818 in Dienst gestellt hatte – es war auf der Werft von Jürgen Sager in Vegesack erbaut –, scheint sich nicht bewährt zu haben. Es ist nur zwei Jahre gefahren. Schröder mußte manche Vorwürfe vom Senat hinnehmen, die schließlich dazu führten, daß sein Privileg 1826 vorzeitig aufgehoben wurde. Trotzdem fand sich freilich noch jahrelang kein Mitbewerber, bis Johann Lange 1834 mit der neuen, ebenfalls bei ihm gebauten „Bremen" einen eigenen Dampferbetrieb eröffnete. Aber da war bereits eine ganz andere Zeit für Handel, Schiffahrt und Schiffbau gekommen, in der man auch anderswo in Deutschland mit dem Bau von Flußdampfern begann, fast zwanzig Jahre nach Langes erstem Versuch: so weit war er seiner Zeit voraus.

Genau 90 Jahre nach der ersten Fahrt der „Weser" ist die Geschichte dieser Pioniertat Johann Langes und seiner Mitarbeiter durch zwei Männer aus seiner Verwandtschaft einer unverdienten Vergessenheit entrissen worden, durch seinen Neffen, den Sohn eines jüngeren Bruders seiner Frau, Johann Raschen und dessen Sohn Hermann. Langes Schwager und späterer Mitarbeiter Johann Raschen sen. war ein Junge von 14 Jahren gewesen, als die „Weser" ihre erste Triumphfahrt machte. Von ihm hat sein heute in hohem Alter lebender Enkel noch die Schilderungen dieses Ereignisses gehört, und die Erinnerungen daran haben Sohn und Enkel später veranlaßt, die Kunde davon, vor allem auch in ihren technischen Einzelheiten, festzuhalten. Johann Raschen jun. gelang es, in England die Originalzeichnungen der für dieses

KYC Reverse. –

Mr Droop 26. Oct 1816

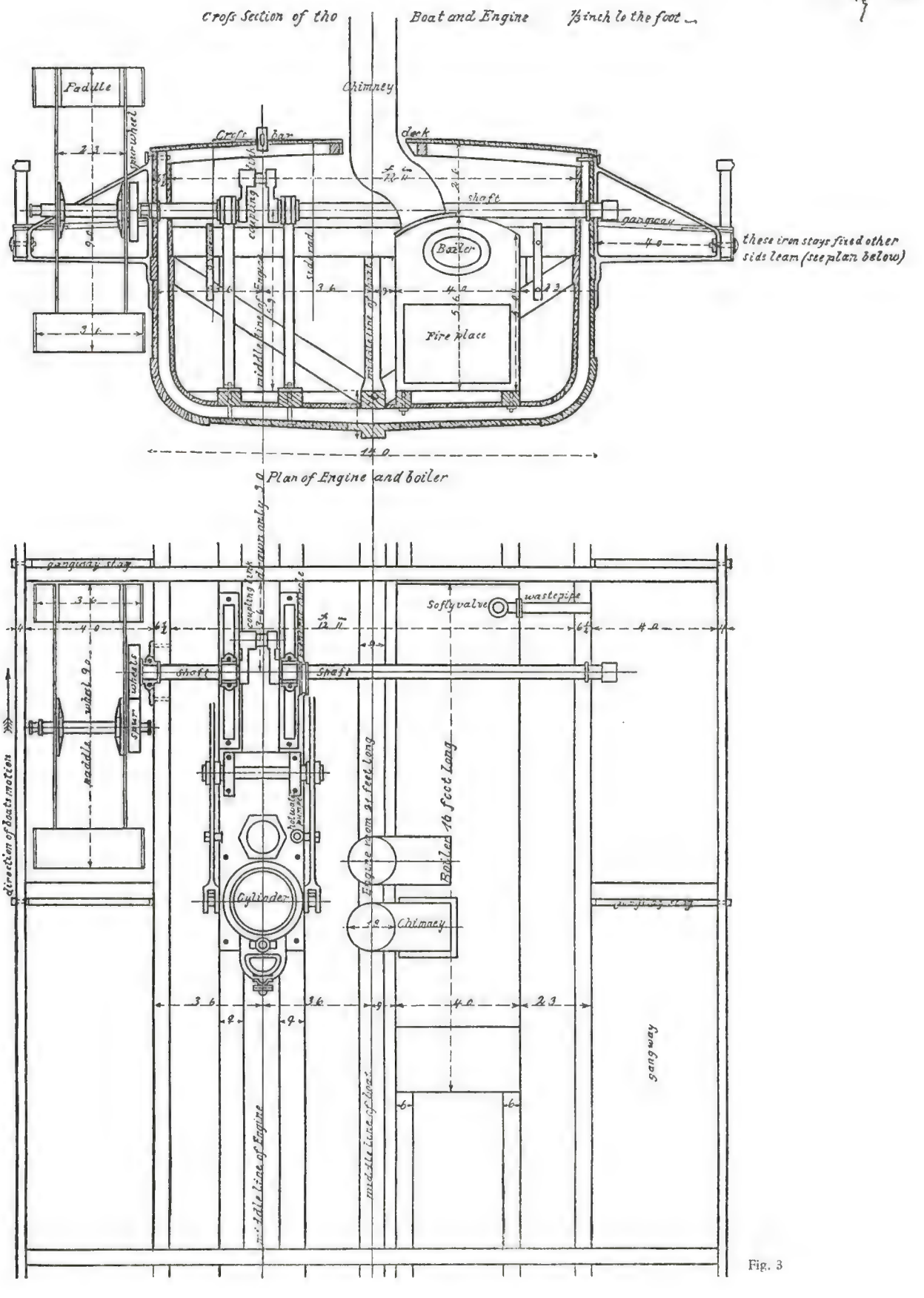


Fig. 3

Schiff erbauten Maschineneinrichtungen aufzufinden. Hermann Raschen, der Enkel, hat sie 1907 im achten Bande des Jahrbuches der Schiffbautechnischen Gesellschaft mit einer ausführlichen und liebevollen Darstellung veröffentlicht. Auf ihren geschichtlichen Ergebnissen beruht unsere Erzählung. Die technischen Erläuterungen aber mit den Zeichnungen dürfen wohl in ihrem ursprünglichen Wortlaut ihren Platz in dieser Jubiläumsschrift finden als ein, wie es Hermann Raschen selber vor fast 50 Jahren gewünscht hat, reizvoller

RÜCKBLICK

auf die Jugendtage deutschen Dampfschiffbaus und deutscher Dampfschiffahrt.

Es war natürlich, daß im wesentlichen für den Entwurf des Schiffes die Bauart der in England bereits erprobten Dampfschiffe als Vorbild diente. Dabei war auf die verhältnismäßig schlechten Fahrwasserverhältnisse der Weser Rücksicht zu nehmen. Bei der starken Versandung des Flußbettes mußte der Tiefgang des Schiffes möglichst gering gehalten werden, eine Forderung, der das große Gewicht der Maschinenanlage gegenüberstand. Die Sachverständigen einigten sich schließlich auf den Vorschlag Langes, ein Schiff mit fast flachem Boden von 85 Fuß Länge, 14 Fuß Breite und 8 Fuß Höhe vom Kiel bis zum Oberdeck zu bauen. Der Tiefgang sollte so, bei einem Maschinen- und Kesselgewicht von ungefähr 14 Tonnen, 3 Fuß nicht überschreiten, eine Absicht, die auch erreicht wurde (Fig. 1). (Diese Zeichnung fand sich bei der Firma Johann Lange vor, während die übrigen Figuren die englischen Originalzeichnungen genau wiedergeben und daher englische Erläuterungen tragen.) Die Spanten, aus Doppelhölzern zusammengesetzt, hatten einen Zwischenraum von 8 Zoll, während die Hauptdeckbalken in Entfernungen von ungefähr 10 Fuß bei jedem siebenten Spant eingebaut waren und, seitlich über diese hinwegragend, eine um das Schiff herumführende Galerie bildeten. So bekam das Schiff eine nutzbare Breite von ungefähr 23 Fuß. Die Galerie hatte in der Mitte des Schiffes eine Breite von 4 Fuß, die allmählich gegen Bug und Heck abnahm, war mit Deckplanken abgedeckt und bildete das eigentliche Haupt- und Verkehrsdeck. Über das Hauptdeck ragten die Spanten um 3 Fuß empor und trugen die Oberdeckbalken mit dem Oberdeck, das in seinem vorderen und hinteren Teile den Passagieren Aufenthalt gewährte. Im mittleren Teile des Schiffes, soweit er für den Maschinenraum in Anspruch genommen war, fehlte das Oberdeck und war durch eine leichte Verschalung als Überdachung der Maschinenanlage ersetzt. So ergaben sich für die Passagiere zwei Kajüten, von denen die vordere der zweiten Klasse, die hintere der ersten Klasse diente. Letztere war mit einer Einrichtung aus Mahagoniholz und mit Polstermöbeln ausgestattet, während die Kajüte zweiter Klasse einfacher in Tannenholz gehalten war.

Für die Aufnahme der Schaufelräder waren auf beiden Schiffsseiten im Galeriedeck zwischen zwei Hauptdeckbalken dicht vor der Mitte des Schiffes Räume freigelassen, über die sich die Radkasten wölbten. Da die Größe der Maschinenanlage den Ausfall eines Hauptdeckbalkens im Bereiche des Maschinenraumes erforderte, so hatte man zur Verstärkung des Querverbandes unmittelbar vor und hinter dem Maschinenraum kräftige Diagonalhölzer eingebaut. Die Beplankung des Schiffes war am Boden und den Seitenwänden 2 Zoll, in der Kimm 2½ Zoll stark, während die innere Verschalung aus Bohlen von 1½ Zoll Dicke bestand (Fig. 2). In der damals vorwiegend üblichen Weise war die Maschinenanlage nach der Bauart Watts als Niederdruckmaschine mit Kondensation eingerichtet. Sie bestand im wesentlichen aus dem Dampfkessel nebst Schornstein, dem Zylinder mit Balancier und Gestänge, dem Kondensator, der Kurbelwelle nebst Lagerböcken und den beiden seitlichen Schaufelrädern.

Die Anordnung im Schiff (Fig. 3) war so getroffen, daß der Kessel auf der Steuerbordseite, der Zylinder nebst Kondensator, Balancier und Gestänge auf der Backbordseite untergebracht wurden, während die Kurbelwelle vor Maschine und Kessel ihren Platz erhielt.

Der Kessel (Fig. 4 und 5) hatte die Form eines länglichen Koffers von rechteckigem Querschnitt. Seine Länge betrug 14 Fuß bei 4 Fuß Breite und 6 Fuß 5 Zoll Höhe. Während der Boden und die Seitenwände flach waren, besaß die Decke eine geringe Wölbung. Auf der hinteren Schmalseite des Kessels, der in der Längsrichtung des Schiffes aufgestellt war, lag die Feuerung in einer Art Feuerkiste, an die sich ein Flammrohr von rechteckigem Querschnitt anschloß. Dieses zog sich auf der einen Seite durch den Kessel nach vorn, dann umkehrend auf der anderen Seite bis dicht an die Feuerkiste und hatte hier nach oben Anschluß an einen runden Kamin. Über das Baumaterial des Kessels und seine Wandstärke geht leider aus den vorhandenen Zeichnungen nichts hervor. Allein in dem schon erwähnten Zeitungsaufsatz sagt Treviranus, daß es Schmiedeeisen gewesen sei. Vermutlich waren es kleine, schmale, gehämmerte Bleche, wie sie, nach Abbildungen ähnlicher Kessel zu urteilen, in dieser Zeit zur Verwendung kamen. Der Kessel war mit einem Sicherheitsventil und einem Quecksilber-Röhrenmanometer ausgerüstet, Einrichtungen, die Treviranus in der genannten Arbeit beschreibt. Die Höhe des Wasserstandes im Kessel wurde wahrscheinlich durch Probierhähne, wie sie auch heute noch üblich sind, ermittelt. Freilich ist es auch möglich, daß der Kessel bereits mit einem Wasserstandsglase ausgerüstet war. Aus den Zeichnungen und sonstigen Mitteilungen geht über diese Frage nichts hervor.

Der Kamin hatte bei 18 Zoll Durchmesser die außerordentliche Höhe von 30 Fuß. Er war aus dünnem Eisenblech hergestellt und wurde oben durch eine Verzierung nach Art einer Krone abgeschlossen. Da das Schiff gelegentlich auch die große Weserbrücke in Bremen unterfahren sollte, war der Schornstein umlegbar eingerichtet und durch Seile gegen Umfallen gesichert.

Auf der Backbordseite des Maschinenraumes neben dem Kessel fand die eigentliche Dampfmaschine ihren Platz. Der aufrechtstehende Dampfzylinder von 2 Fuß Hublänge und 22 Zoll Durchmesser mit dem Schieberkasten, sowie der in Verbindung damit als Zylinderfuß angeordnete Kondensator mit der Luftpumpe, die Heißwasserzisterne und die Kesselspeisepumpe waren aus Gußeisen hergestellt. Zusammen mit zwei ebenfalls aus Gußeisen gefertigten, kräftigen Lagerböcken, die zur Aufnahme der Kurbelwelle dienten, waren diese Teile auf einer gemeinschaftlichen, starken Balkenunterlage zusammengebaut.

Der Antrieb der Kurbelwelle geschah nach der üblichen Bauart von Watt mit zwei seitlich zum Dampfzylinder unten angeordneten Balancierarmen, deren Drehpunkt ungefähr in der Mitte zwischen Dampfzylinder und Kurbelwelle lag. Die Balancierarme waren durch je eine Verbindungsstange, eine gemeinschaftliche Traverse und die Kolbenstange mit dem Kolben verbunden, durch eine Schubstange mit der Kurbelwelle. Als Gradführung diente das als Wattsches Parallelogramm bekannte Gestänge, von dem aus auch die Luft- und Speisepumpe ihren Antrieb erhielten (Fig. 6).

Der Schieber wurde durch eine Exzenterscheibe auf der Kurbelwelle, eine als Gitterkonstruktion ausgeführte Schiebestange und einen Kniehebel gesteuert. Die Steuerung geschah so, daß nur die Aufwärtsbewegung des Schiebers durch das Gestänge besorgt wurde, während sein Eigengewicht ihn niederzog (Fig. 8).

Die Kurbelwelle besaß eine Länge von 13 Fuß 7 Zoll und einen Durchmesser von 6 Zoll. Außer in den dicht neben der Kurbelwelle angeordneten beiden Hauptlagern ruhte sie an beiden Enden in je einem an der Bordwand befestigten Halslager.

Die Schaufelräder saßen nicht unmittelbar auf der Hauptwelle, wie das heute bei Raddampfern gebräuchlich ist, sondern ihre besondere Achse, die in einem Hebewerke gelagert war, wurde von der Hauptwelle durch Zahnräder angetrieben (Fig. 7). Das Radhebewerk

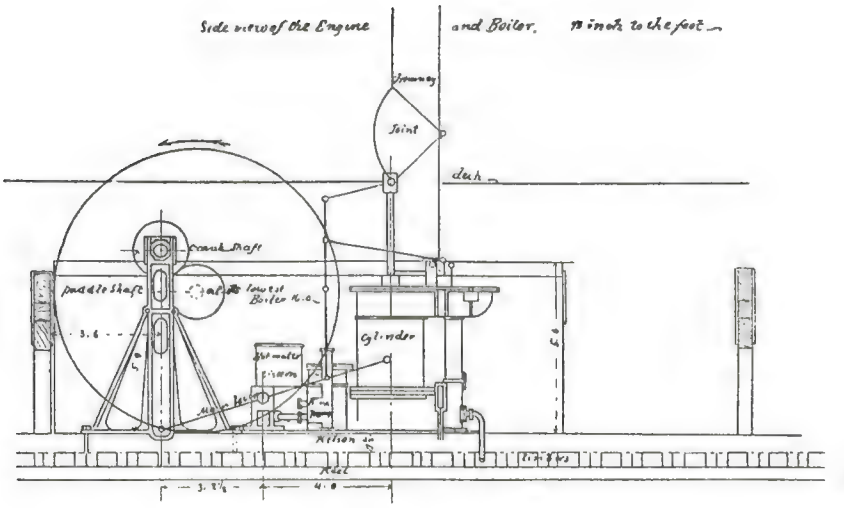


Fig. 6

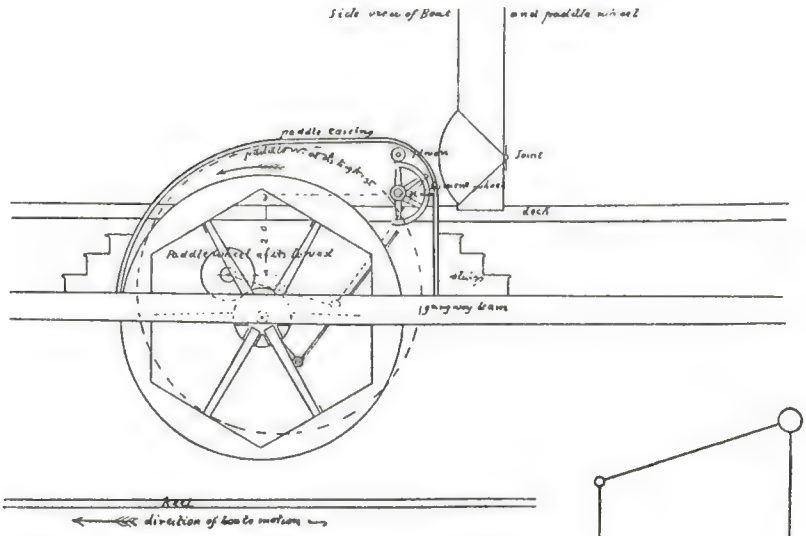


Fig. 7

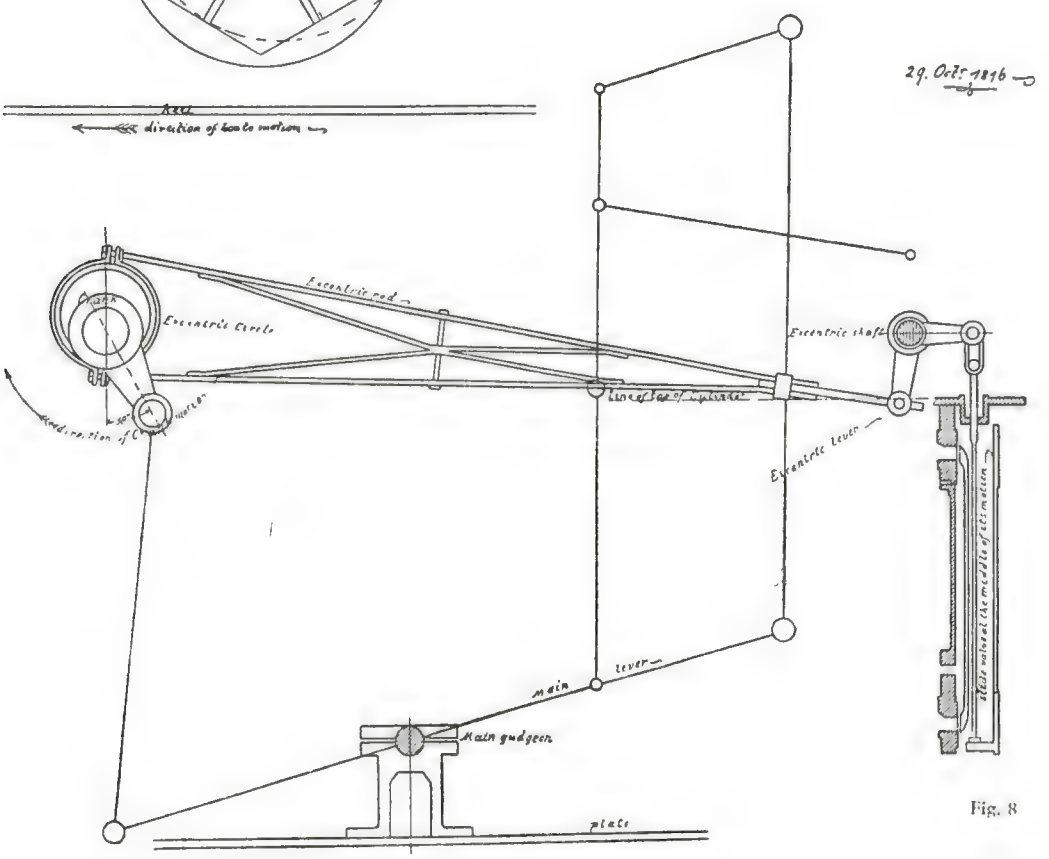


Fig. 8

bestand aus je zwei seitlich zu den Rädern sitzenden schmiedeeisernen Armen, in deren Mitte die Radachsen gelagert waren. Das eine Ende der auf der Schiffsseite liegenden Arme des Hebewerkes war um die Hauptwelle drehbar gelagert, das entsprechende der auf der Außenseite liegenden Arme um einen besonderen auf dem Rahmholz der Galerie angebrachten Zapfen. Das andere Ende der Arme stand mit einer Winde an Deck in Verbindung. So konnten die Räder je nach Bedarf gehoben und gesenkt werden, und es war möglich, bei wechselndem Tiefgang des Schiffes ihre Tauchtiefe auf ein bestimmtes Maß zu halten. Fig. 5 gibt ein Bild der Einzelheiten der Kurbelwelle und des Radhebewerkes, während die Konstruktion der Räder in Fig. 9 und die Windevorrichtung in Fig. 10 dargestellt sind.

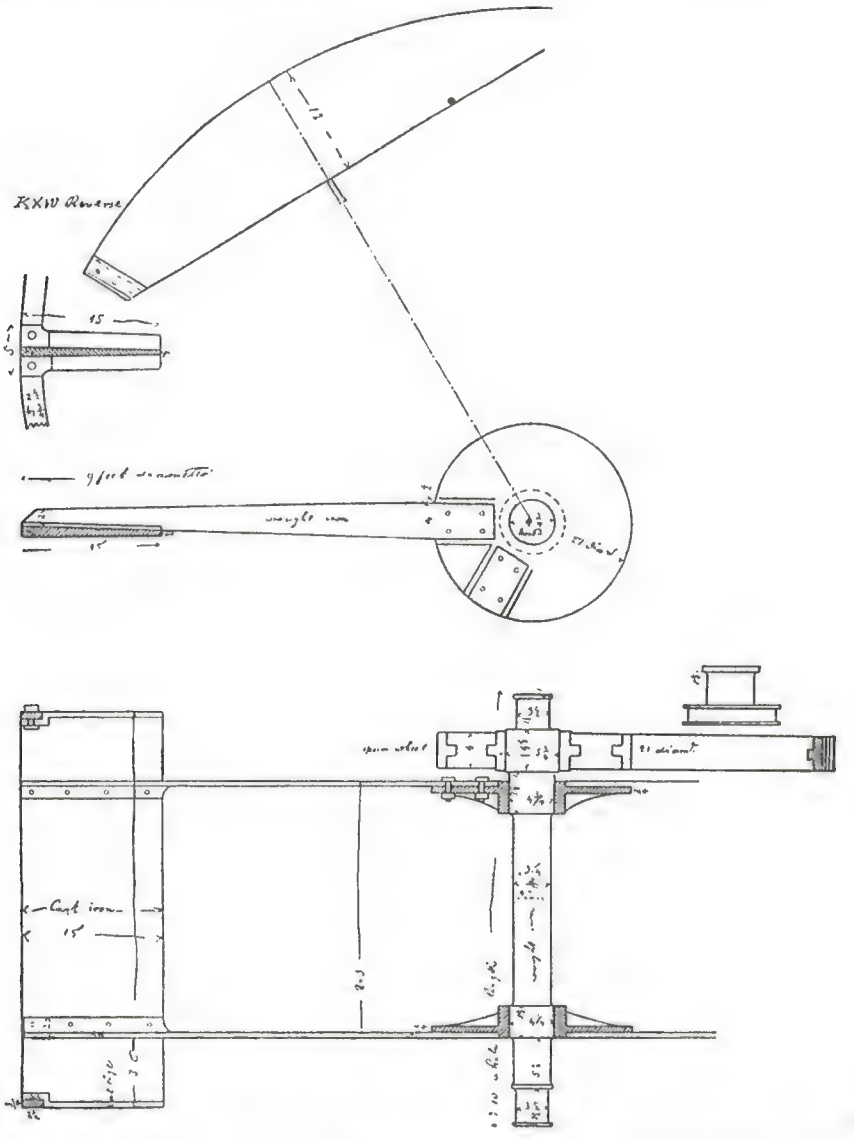


Fig. 9

Der Durchmesser der Räder betrug 9 Fuß, sie bestanden aus je sechs schmiedeeisernen Armpaaren, welche, an gußeisernen Naben befestigt, die 3 Fuß 6 Zoll langen und 15 Zoll breiten Schaufeln trugen. Die Schaufeln sollten ursprünglich aus Gußeisen hergestellt werden, waren aber schließlich aus Schmiedeeisen; die Schaufelarme waren zur Erhöhung ihrer Festigkeit zunächst durch hölzerne Segmente, später durch schmiedeeiserne Felgen, miteinander verbunden.

Als Kondensator diente der kastenförmig ausgebildete Fuß des Dampfzylinders. Er erhielt das nötige Wasser durch ein die Schiffswand durchbrechendes Rohr. Der Zufluß konnte durch einen Hahn reguliert werden. Mit dem Kondensator stand die Luftpumpe in Verbindung, die das Kondensationsgemisch absaugte und in eine Heißwasserzisterne drückte, von wo der größte Teil über Bord floß. Ein Teil des heißen Wassers wurde jedoch durch die an die Zisterne angeschlossene Kesselspeisepumpe abgesaugt und in den Kessel gedrückt.

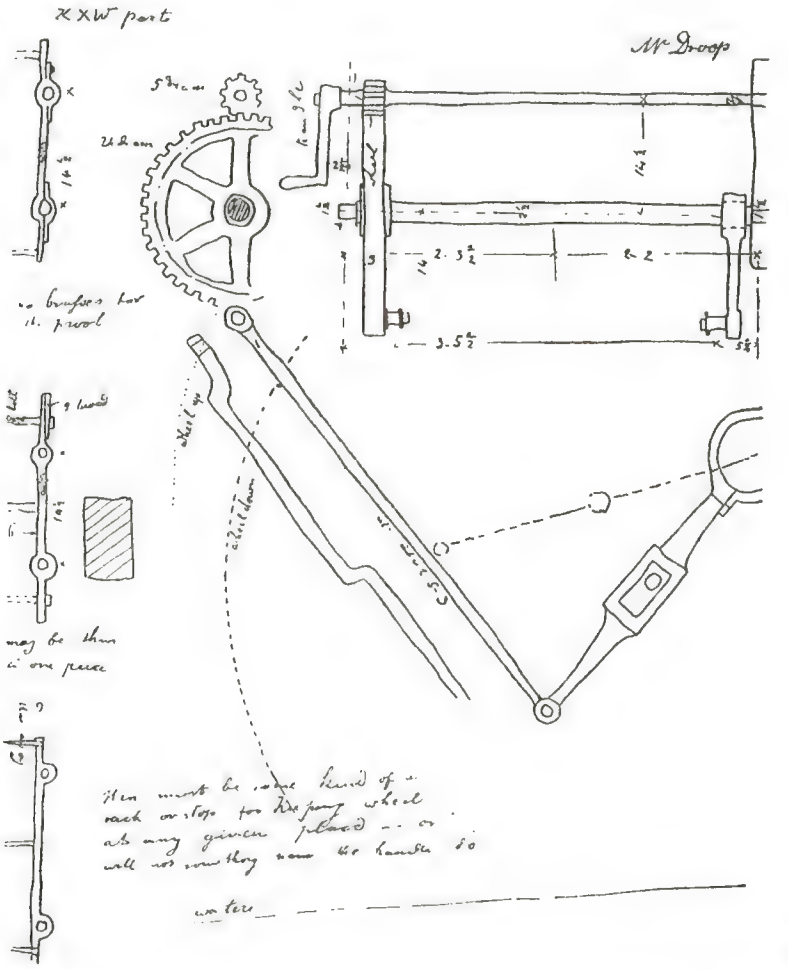


Fig. 10

Die Maschine leistete bei 44 Hüben/min., das sind 22 Kurbelumdrehungen, ungefähr 14 PS, ihr Kohleverbrauch soll dabei in der Stunde 1 Balje = 260 Pfund englisch betragen haben. Auf die Pferdekraftstunde wären demnach 18,5 Pfund englisch = 8,4 kg gekommen. Bei voller Maschinenleistung betrug die Fahrgeschwindigkeit 5,5 englische Seemeilen in der Stunde = 10 km.

Die Kajüteneinrichtungen waren für etwa 60—80 Personen ausreichend, gleichwohl sind zeitweilig, namentlich in den ersten Jahren, bei einzelnen Fahrten bis zu 250 Menschen befördert worden.

AUFSTIEG ZUM GROSSBETRIEB

So neu und ehrenvoll der Bau des ersten Dampfschiffes für Johann Lange gewesen war, so war er doch für die Werft auf keine Weise im eigentlichen Sinne des Wortes epochemachend. Es dauerte mehr als ein Jahrzehnt, bis die „Weser" einen Nachfolger bekam. Sie war zunächst auch nur ein erstes Signal gewesen. Noch war das Tempo der „Technisierung" sehr gemäßigt, zumal in Deutschland, wo die wirtschaftliche Erholung von den Schäden der Kriegs- und Besatzungszeiten nur langsam in Gang kam. Wo neues Leben sich regen wollte, sah es sich einer englischen Konkurrenz gegenüber, die in ihrer Übermacht fast unüberwindlich schien. Besonders die Hansestädte spürten das. Wohl hatte die Kontinentalsperre auch England schwer geschädigt, aber es hatte in diesen Jahren für den Verlust des Europahandels den überseeischen Markt gewonnen, den es jetzt zunächst ausschließlich beherrschte. Nur schwer kam der deutsche Kaufmann wieder in das Geschäft hinein, in dem er für eine kurze Zeit schon einmal so erfolgreich begonnen hatte.

Dennoch waren die Kräfte der Erneuerung auch in Deutschland an tausend Stellen vorhanden und auf ihre Weise im Verborgenen wirksam. Aber erst um die Mitte der zwanziger Jahre kam die Zeit, wo sie langsam sichtbar hervortraten. Noch 1821–1823 war es recht still gewesen bei Johann Lange. Neben ein paar kleinen Kähnen verzeichnet die Liste drei Seeschiffe für diese ganze Zeit, von denen nur eines, ein Vollschiff von 150 Last, größere Abmessungen hatte. So still war die Zeit, daß Lange sich 1822 mit der im Jahre vorher erbauten Brigg „Ökonomie" selber aufmachte, nach Riga fuhr und mit Holz, Pech, Segeltuch und anderem Schiffbaubedarf wieder nach Vegesack zurückkam. 1824 aber machten sich die ersten Anzeichen der großen, endgültigen Belebung des Geschäftes bemerkbar. Von diesem Jahr an hat es stille Zeiten, aufs Ganze gesehen, mehr als ein Menschenalter hindurch überhaupt nicht mehr gegeben. Jahr für Jahr fast laufen vier, fünf, sechs, ja in manchen Jahren sieben Neubauten vom Stapel. Der Aufstieg zum Großbetrieb hat für Johann Lange begonnen, für Bremen der Aufstieg zum Welthandelsplatz.

Überall regte sich jetzt das Neue, vielfach noch vereinzelt, noch nicht recht im Zusammenhang, oft auch noch verkannt und bekämpft. Schon bereitete, nach Johann Lange und Friedrich Schröder, der dritte der drei großen bremischen Pioniere dieser Zeit, Johann Smidt, seit vier Jahren Bürgermeister, die entscheidende Tat dieses Jahrzehntes vor. Im Juni 1825 begann er, in größter Heimlichkeit, mit nur ganz wenigen Mitwissern, Verhandlungen über „bremische Acquisitionen an der Geeste und einen Handelstraktat mit Hannover". Es war die Einleitung zur Gründung des bremischen Seehafens Bremerhaven. Im Januar 1827 wurde der Vertrag

abgeschlossen und veröffentlicht. Bremen erwarb an der Wesermündung, am Einfluß der Geeste, ein Stück Land von Hannover zur Anlage eines Hafens, der für die größten Schiffe zugänglich war. Die durch die zunehmende Versandung der Weser aufs schwerste bedrohte Stadt – die Erfahrungen mit dem Dampfboot hatten es auch dem Unkundigen deutlich gezeigt – war wieder eine wirkliche Seestadt geworden. Noch vermochte die Mehrheit der Zeitgenossen, auch in Bremen, keineswegs dem kühnen Fluge ihres Bürgermeisters zu folgen, der ein solches Wagnis unternahm in einer Zeit, in der der Beginn eines Aufstieges noch kaum sichtbar war. Die bremische Reederei, die 1799 bis 1805 schon einmal fast 180 Schiffe mit zusammen etwa 20 000 Last gezählt hatte, war 1815 auf 119, vielfach überalterte Schiffe mit 13 000 Last zusammengeschmolzen, auf den Stand von 1780 zurückgeworfen. Ein volles Jahrzehnt hindurch war sie dann noch weiter zurückgegangen, bis sie 1826 mit 95 Schiffen und 9000 Last den tiefsten Stand erreichte. Gerade damals trat Smidt mit seinem Plan an die Öffentlichkeit. Uns zeigt heute die Statistik, wie recht er hatte, wenn er einen Augenblick der Entscheidung gekommen sah, in dem man sich darüber klar werden müsse, ob Bremen eine Seehandelsstadt bleiben oder – wie vor Jahrhunderten das weltberühmte Brügge – zum toten Landstädtchen heruntersinken solle. Aber wer sollte es ihm damals glauben, wenn er von einer bevorstehenden „Evolution des Welthandels" sprach, „wogegen alles, was wir bisher erlebt haben, ein Kinderspiel ist"?

Es dauerte nicht lange, da war es nicht mehr zu übersehen, wie recht Smidt gehabt hatte, der Mann, den die Kaufleute einen Mann vom grünen Tisch und Theoretiker nennen mochten. Denn dieser Bürgermeister kam von der Theologie her. Er war Professor am Gymnasium gewesen, als man ihn, 27jährig – es war jetzt schon ein Menschenalter her – zum Senator gewählt hatte, wohl nicht nur wegen seiner überragenden persönlichen Fähigkeiten, sondern auch weil seine Familie zum alten Patriziat der Stadt gehörte. Nun wurde der ehemalige Professor zum Retter der Kaufleute, Kapitäne und Schiffbauer – gegen deren Willen zum großen Teil, eine von den Merkwürdigkeiten, wie sie die Weltgeschichte bisweilen liebt. Wirklich aber beginnt genau mit der Gründung Bremerhavens eine neue Epoche, und nicht nur für Bremen. Die dreißiger Jahre bringen für Deutschland mit dem Zollverein das Verschwinden der inneren Zollgrenzen, endlich einen großen einheitlichen Markt von 23 Millionen Menschen für die entstehende Volkswirtschaft. Sie bringen die ersten Eisenbahnen, ein Größerwerden aller Verhältnisse – deutlich sichtbar an Langes Schiffsliste: niemals vorher sind so viele Schiffe von 200 und mehr Last gebaut worden. Es wurde augenscheinlich, daß die Menschheit in Bewegung gekommen war, auch politisch und sogar in Deutschland. Sie ließ sich nicht mehr überzeugen, daß die „Erhaltung des Bestehenden" der Weisheit letzter Schluß war. Sie machte neue Revolutionen in Paris, in Brüssel, in Warschau; selbst in Deutschland gab es Unruhe, in Bremen zum Glück durch hergebrachte Bedächtigkeit gedämpft.

Das alles aber hat durchaus mit dem Schiffbau zu tun. Denn die innere Unruhe setzte sich um in äußere Bewegung, zuletzt in Handel und Schiffahrt. In zwei Richtungen vor allem geschah das, und in beiden wurde es schließlich höchst wohltätig wirksam für Langes Werft. Als in Deutschland langsam nicht bloß die Bevölkerung zunahm, sondern auch ihr Wohlstand wuchs, begann der Handel sich in einer Weise zu ändern, die man wohl auch eine Revolution nennen konnte. Bisher waren weite Fahrten nur für wenige hochwertige Handelsgüter lohnend gewesen, wie Seide, Gewürze, Edelhölzer und Edelmetalle. Mengenmäßig war das immer wenig gewesen, so daß es gar keinen Sinn gehabt hätte, große Schiffe zu bauen. Das wurde anders mit der Industrialisierung, der im 19. Jahrhundert plötzlich einsetzenden raschen Bevölkerungsvermehrung, dem beginnenden Zeitalter der Massen. Mehr und mehr fing Europa an, nicht nur Luxusgüter, sondern Bedarfsgüter aus den überseeischen Ländern zu brauchen. Im Vordergrunde stand da für Bremen zuerst und für lange Zeit der Tabak. Zwischen 1820 und

1850 stieg die Einfuhr von Rohtabak auf das Sechsfache, von 70 000 auf 420 000 Zentner. Vielleicht hing schon das nicht nur mit dem Wohlstand, sondern mit der Politik zusammen, weil nämlich, so meint ein bremischer Wirtschaftshistoriker, in Deutschland um so mehr geraucht wurde, je mehr sich die politischen Leidenschaften in der Zeit des aufflammenden Kampfes um die Demokratie erhitzten. Nun waren der Tabak ebenso wie bald darauf die Baumwolle, der andere große bremische Stapelartikel, Waren, die viel Raum brauchten, also große Schiffe erforderten. Zunächst ergab das freilich eine Schwierigkeit auf der anderen Seite. Da Deutschland noch fast ganz und gar Agrarland war und also wenig auszuführen hatte, fehlte es großen Schiffen an Fracht für die Hinfahrt nach Amerika. Da jedoch half wieder die Politik auf eine andere, für das Vaterland allerdings nicht durchaus erfreuliche Weise. Da nämlich die drei Dutzend Regierungen in Deutschland sich hartnäckig weigerten, ihren Untertanen diejenigen Verhältnisse politisch, wirtschaftlich und sozial zu schaffen, auf die sie Anspruch erheben konnten, so machten diese von ihrer Mündigkeit in der Weise Gebrauch, daß sie in immer größerer Zahl das ungastliche Vaterland verließen. Die Auswanderung kam in Gang. Schon in den zwanziger Jahren schwellte sie 1826–1827 plötzlich auf das Doppelte empor, 1832 zählte man bereits mehr als 10 000 Europamüde allein in Bremen und Bremerhaven. Der Bremer Kaufmann und Reeder hatte stets „Fracht", auch für die größten Schiffe – und für Johann Lange konnte es nicht mehr an Aufträgen fehlen. Der Andrang war so groß, daß man selbst alte, kleine und ungeeignete Schiffe noch verwendete, von denen der Amtmann in Bremerhaven sagte, daß die dort herrschenden Zustände nicht von denen auf Sklavenschiffen zu unterscheiden seien.

Es war eine neue Zeit gekommen für Handel, Schiffahrt und Schiffbau. Eine neue Generation war nach den Kriegen herangewachsen, und sie sah anders in die Welt. Reisen nach Amerika, den Vätern noch ein Abenteuer, waren für sie etwas Gewöhnliches geworden. Und es blieb nicht bei den Reisen. Amerika fing in Bremen an, das „Drüben" zu werden, dem man sich fast nachbarlich verbunden wußte, ja enger und nachbarlicher als das mehr als doppelt so große Hamburg, für das immer noch der Handel mit England weitaus im Vordergrunde stand. Mit Stolz wies eine bremische Denkschrift 1839 darauf hin, daß aus keiner deutschen Stadt so viele junge Kaufleute von guter Herkunft über die Vereinigten Staaten und Westindien verstreut seien wie gerade aus Bremen. Sie pflegten die Beziehungen, geschäftliche und freundschaftliche, untereinander und mit den Verwandten in Bremen. Ihre namenlose Arbeit knüpfte die tausend Fäden, aus denen sich jetzt das Geflecht eines weltumspannenden Handels zusammenwob, eines Handels, den eine kaum mittelgroße Stadt – sie zählte 1840 noch nicht ganz 50 000 Einwohner – an einem kleinen, verkehrsmäßig unbedeutenden Flusse aus eigener Kraft in wenigen Jahrzehnten aufgebaut hatte.

Dazu aber gehörte vor allem auch die namenlose Arbeit der Schiffer und Schiffbauer, Seeleute und Kapitäne, Arbeiter und Meister. Denn dieser Handel brauchte Schiffe, viele Schiffe, große, gute, schnelle und regelmäßig verkehrende Schiffe. Das war es, was Johann Lange wußte, auch schon gewußt und geahnt hatte in Zeiten, da andere an solche Entwicklungen, gegen die alles bisher Erlebte „ein Kinderspiel" war, noch nicht oder nicht mehr zu denken gewagt hatten. Er war bereit, und nicht nur in seinen Gedanken. Eines Tages hörte er von einem Bremer Kaufmann, der bedauerte, im Augenblick kein Schiff zur Verfügung zu haben für eine besonders lohnende große Fracht nach Amerika. Sofort erbot sich Lange, ein solches Schiff, 160 Last groß, zu bauen, und zwar innerhalb von sechs Wochen. Das Angebot wurde angenommen, und pünktlich in der zugesagten Frist war die Brigg „Charles Ferdinand" segelfertig. Es war, im Herbst 1827, das fünfte große Schiff, das die Werft in diesem Jahr ablieferte, in demselben Jahr, in dem Bremen das Gebiet für den Bau von Bremerhaven erwarb

und auf der anderen Seite günstige Handelsverträge mit den Vereinigten Staaten und Brasilien schloß, denen bald noch andere folgten.
Der Kaufmann, der den „Charles Ferdinand" in Fahrt setzte, war D. H. Wätjen, der Begründer der berühmten Firma, die jetzt noch in den Anfängen stand und später eine Zeitlang die größte Segelschiffsreederei der Welt war. Man kann sich denken, was das Zusammentreffen eines solchen Mannes mit Johann Lange, was schon jene einmalige Leistung von 1827 für den Aufstieg der Werft bedeutete. Denn es war damals noch nicht so, daß der Schiffbauer vorwiegend mit wenigen großen Gesellschaften als Auftraggebern zu tun hatte. Noch waren Kaufmann und Reeder nicht getrennt. Gerade in Bremen war es von alten Zeiten her für den Überseekaufmann eine Ehrensache, daß die Firma eigene Schiffe besaß. So nennt eine Schiffsliste von 1843 als die Eigentümer von 215 Seeschiffen 69 Firmen, zu denen noch 12 Kapitäne als Reeder kommen. 39 von diesen Firmen gehörten zu den Auftraggebern, die Lange in seiner Übersicht von 1842 aufzählt. D. H. Wätjen & Co. haben in 25 Jahren 8 Schiffe von ihm erhalten, Gildemeister & Ries 9, I. F. W. Iken 12. Aber sie ließen alle bei Lange bauen, die großen bremischen Kaufmannsreeder dieser Zeit: H. H. Meier, F. L. Quentell, W. A. Fritze, Fr. & E. Delius, C. Melchers, C. L. Brauer, Gebrüder Kulenkampff, F. M. Vietor, N. Gloystein, B. Grovermann und Joh. Lange Sohns Wwe & Co., eine bremische Firma, die, wie auch einige der anderen, noch heute unter diesem Namen besteht und mit dem Vegesacker Schiffbauer nur die zufällige Namensgleichheit hat. 1843 waren die beiden größten Firmen D. H. Wätjen mit 17 und I. F. W. Iken mit 11 Schiffen. Es folgten G. Duckwitz – der nicht in Langes Liste erscheint – mit 9, C. Melchers, Fr. & E. Delius und F. L. Quentell mit je 8, W. A. Fritze, Joh. Lange Sohns Wwe und H. H. Meier mit je 7 Schiffen.
9 unter den 215 Schiffen dieser Liste werden als „Paketschiffe" bezeichnet. Das sind die regelmäßig verkehrenden Segler, die bei bestimmten Abgangsdaten nur eine bestimmte Linie befuhren. Es ist die Vorstufe der heutigen Linienreederei. In England hatte sich diese Einrichtung für den Zusammenhalt seines Weltreiches zuerst als notwendig erwiesen. Von den in Paketen gebündelten Briefen, die mit diesen Schiffen befördert wurden, hatten sie ihren Namen erhalten. Im Verkehr zwischen Europa und den Vereinigten Staaten hatten dann auch die Amerikaner bald regelmäßige Linien eingeführt. Seit dem Ende der zwanziger Jahre folgte Deutschland, und zwar zuerst Bremen. 1843 hatte es eine Linie mit 3 Schiffen nach Philadelphia, eine nach New Orleans, die ausschließlich D. H. Wätjen mit 3 Schiffen betrieb, und die Hauptlinie nach New York. Auf ihr verkehrten 9 Paketsegler, 2 davon gehörten ebenfalls D. H. Wätjen, 5 aber H. H. Meier, der in Bremen 1805 gegründeten Firma, die mit der in New York schon seit 1799 bestehenden Firma des älteren Bruders zusammenarbeitete. Sie war im Verkehr mit New York von Anfang an führend gewesen. Der älteste Sohn des ersten Chefs, der wie sein Vater Hermann Henrich hieß, wurde 1857 der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Von den 5 Paketschiffen dieses Hauses kamen 4 von der Langeschen Werft: das Vollschiff „New York" und die Bark „Constitution", beide fast 200 Last groß, 1832 und 1833 erbaut, und die Vollschiffe „Pauline" und „Meta", bereits um die Hälfte größer, aus den Jahren 1838 und 1842.
In dieser Zeit brauchte der Kaufmann, der ein neues Schiff bauen ließ, um die Rentabilität nicht mehr allzu besorgt zu sein. Immer noch taten ihm ja die deutschen Regierungen den Gefallen, für sein Geschäft zu sorgen, indem sie durch ihre Politik die Auswanderung förderten. Zudem wurde Bremen als Einschiffungshafen weit vor Hamburg bevorzugt, weil hier die Behörden den Verkehr beaufsichtigten, der Senat durch Gesetze und Verordnungen den Auswanderer nach Möglichkeit vor Übervorteilung schützte, und vor allem, weil die Menschen hier sicher waren, auf deutschen Schiffen nach Amerika zu kommen. Von Hamburg aus, wo die Verhältnisse ganz anders lagen, wurden sie meist nur nach England gebracht, um von da

aus auf fremden Schiffen weiterzufahren. So kam es, daß in Bremen die Zahl ununterbrochen stieg. Wenn 1830 im Durchschnitt 100 Auswanderer auf ein Schiff kamen, so waren es 1840, bei stark vermehrtem Schiffsraum, 120. Jeder Unternehmer konnte damit rechnen, allein durch die Einnahmen an Passage in wenigen Jahren das Geld für den Bau eines neuen Schiffes wieder verdient zu haben, und diese Geschäftslage ermöglichte es andererseits dem Bremer, den Verladern in Amerika besonders billige Frachtraten anzubieten.

So hatte sich seit 1826, dem Jahr des tiefsten Standes, der Tonnagegehalt der bremischen Reedereien in fünfzehn Jahren mehr als verdreifacht. In derselben Zeit war für die Amerikafahrt auch das Übergewicht der Fremden beseitigt. Damals im Anfang hatten die Amerikaner noch drei Viertel des Verkehrs bestritten, Bremen nur ein Viertel. Schon 1837 aber waren unter den aus den Vereinigten Staaten kommenden Schiffen nur noch 16 amerikanische gegen 98 bremische. Und nicht nur Zahl und Größe der Schiffe hatten zugenommen. Wenn Heinrich Smidt, der älteste Sohn des großen Bürgermeisters, in einem Aufsatz damals vom bremischen Schiffbau als dem „Stolz unserer Generation" spricht, so meint er damit mehr als die bloße Vergrößerung. Dadurch daß Bremen die transatlantische Schiffahrt weit mehr als Hamburg pflegte – ihr Anteil machte zeitweilig zwei Drittel bis drei Viertel des Gesamtverkehrs aus, gegen weniger als ein Viertel in Hamburg – ergab es sich, daß hier mehr große Seeschiffe beheimatet waren als in irgendeinem anderen Hafen des europäischen Festlandes. Und davon waren fast neun Zehntel – 189 unter 215 im Jahre 1843 – an der Weser erbaut. Diese Schiffe aber – und darin lag wohl vor allem der Grund des Stolzes – waren in ihrer Bauart gegenüber den noch ein Menschenalter zuvor üblichen Typen etwas so Neues, daß die Zeitgenossen, noch vor dem Erscheinen des Dampfers in der Seeschiffahrt und ganz unabhängig davon, den Eindruck einer völligen Umwälzung im Schiffbau hatten.

Übersicht der von mir gebauten Schiffe

Im Jahre 1801 wurde ich von geehrten Bremer Rhedern zum Schiffsbaumeister auf Ww. Jansen Platz berufen, woselbst ich im Ganzen 10 Fahrzeuge, haltend zusammen 1260 Last, erbaut habe.
Im Jahre 1802 habe ich meinen Bürgereid als bremischer Bürger, dem hohen Senate geleistet.
Im Jahre 1805 fing ich an für eigne Rechnung auf meinen jetzigen Plätzen Schiffe zu bauen und zwar für:

Namen der Herren Rheder oder Correspondenten	Schiffe	Bauart	Last
S. T. J. F. W. Iken & Comp.	4	Gallioten.	470
S. T. J. F. W. Iken & Comp.	4	Brigs.	500
S. T. J. F. W. Iken & Comp.	3	Schiffe.	950
S. T. J. F. W. Iken & Comp.	1	Bark.	170
S. T. W. A. Fritze & Comp.	1	Bark.	180
S. T. H. H. Meier & Comp.	2	Schiffe.	595
S. T. H. H. Meier & Comp.	2	Barken.	317
S. T. H. H. Meier & Comp.	1	Brig.	120
S. T. D. H. Wätjen & Comp.	4	Brigs.	495
S. T. D. H. Wätjen & Comp.	1	Sch. Galliot.	90
S. T. D. H. Wätjen & Comp.	3	Schiffe.	985
S. T. J. D. Albers	1	Galliot.	100
S. T. W. H. Caesar	1	Brig.	100
Cassel Traub & Söhne	2	Brigs.	240
Cassel Traub & Söhne	1	Bark.	180
S. T. F. & E. Delius	3	Schiffe.	700
S. T. F. & E. Delius	1	Bark.	200
Gloystein & Gevekoht	2	Schiffe.	580
S. T. N. Gloystein Söhne	1	Bark.	170
S. T. F. Rodewald	1	Schiff.	200
S. T. F. L. Quentell	1	Schooner.	80
S. T. F. L. Quentell	1	Sch. Galliot.	60
S. T. F. L. Quentell	2	Gallioten.	130
S. T. F. L. Quentell	1	Schiff.	180
Im Auftrag des hohen Senats	3	Leuchtsch.	195
Im Auftrag des hohen Senats	2	Lootskutter.	46
Joach. Gottfr. Schröder	2	Gallioten.	165
Joach. Gottfr. Schröder	1	Schiff.	180
Ohlenrath	2	Gallioten.	200
Gildemeister & Ries	2	Barken.	480
H. W. Wilcke & Comp.	1	Brig.	140
A. W. Gruner & Söhne	1	Brig.	100
J. H. & G. v. Lengerke	1	Schiff.	160
H. F. Weinhagen	1	Bark.	180
H. F. Weinhagen	1	Schiff.	300
Keitel & Kruse	1	Galliot.	55
S. T. C. L. Brauer & Sohn	1	Schiff.	300
S. T. C. L. Brauer & Sohn	1	Brig.	110
S. T. C. L. Brauer & Sohn	1	Galliot.	90
S. T. C. L. Brauer & Sohn	1	Sch. Galliot.	100
Albers & Köncke	1	Bark.	240
Albers & Köncke	1	Schiff.	280
Gebr. Kulenkampff	3	Schiffe.	950
Sengstack & Comp.	1	Galliot.	110
Sengstack & Comp.	1	Brig.	135
S. T. J. Lange Sohns Ww. & Comp.	3	Brigs.	370
S. T. J. Lange Sohns Ww. & Comp.	1	Galliot.	90
Ed. Hoffschläger & Comp.	1	Bark.	200
J. A. Graeser's Handlung	1	Brig.	115
J. A. Graeser's Handlung	1	Schooner.	80
S. T. H. Gabain	1	Galliot.	120
T. Claepius	1	Galliot.	120
S. T. D. Meinertzhagen	1	Galliot.	120
F. M. Vietor Wwe. & Sohn'	1	Bark.	250
C. Melchers & Comp.	2	Brigs.	130
C. Melchers & Comp.	2	Gallioten.	205
A. Löbelein	1	Brig.	130
S. T. Grovermann & Comp.	1	Brig.	120
J. N. Mohr	1	Brig.	120
Gloystein & Mohr	1	Brig.	80
Fr. Seemann	2	Gallioten.	180
J. Staegemann	1	Schiff.	200
J. Staegemann	1	Brig.	120
Fr. Schröder	7	Buisen.	560
Fr. Schröder	2	Jager.	120
Kähne für Bremer Rechnung	7	Kähne.	186
Für eigene Rechnung ..... Hannover	1	Schiff.	200
Für eigene Rechnung	3	Brigs.	340
Für eigene Rechnung	1	Schooner.	80
Für eigene Rechnung	3	Gallioten.	145
Für Hamburger Rechnung	1	Schiff.	180
Für Hamburger Rechnung	1	Brig.	105
Für Hamburger Rechnung	1	Bark.	190
Für Hamburger Rechnung	1	Bark.	160
Für Hannöversche Rechnung:			
Geh. Rath M. Haltermann	1	Brig.	140
H. von Harten	1	Galliot.	120
F. Nordenholz	1	Kuff.	40
H. Christoffers	1	Galliot.	50
H. Christoffers	1	Schooner.	60
Hashagen	1	Schooner.	90
J. Haesloop	1	Schooner.	80
Für verschiedene Schiffer	16	Kähne.	326
Für verschiedene Schiffer	2	Lootskutter.	56
Unter Correspondenten	3	Sch. Galliot.	120
Für Oldenburger Rechnung:			
Rathsherr Schröder	3	Gallioten.	235
Rathsherr Schröder	1	Brig.	140
Rathsherr Schröder	1	Kuff.	30
J. Lübbers	1	Brigantine.	160
J. Lübbers	2	Gallioten.	220
J. Lübbers	2	Kl. Fahrz.	36
Für verschiedene Schiffer	3	Kähne.	82
Unter Correspondenten in französ. Zeit			
Schiffer Rosse	1	Boye.	16
Schiffer Rosse	2	Boye.	30
Schiffer Rosse	5	Kutter.	105
Schiffer Rosse	6	Loggers.	72
Dampfschiffe	6		420
Baggermaschinen	2		70
Prahms	3		24
Total Schiffe	190	& Last	20,016
An Booten, Chaloupen und Jöllen	311	}	490
Dielenschiffe	17	}	

Ausser mit dem Bau obiger Schiffe habe ich mich während der Dauer meines Geschäfts-Lebens mit dem Bau von Brücken, Schleusen und Häusern beschäftigt, auch den bei Bremerhaven befindlichen Trocken-Dock im Jahre 1837 angefangen und nach Überwindung unsäglicher Schwierigkeiten im Jahre 1840 glücklich vollendet.

DAS WERK JOHANN LANGES

Mit einer Galiot, der „Adelheid Wilhelmina" des Kapitäns Häsemann, hatte Johann Lange 1805 sein Werk begonnen, und von da an bringt drei Jahrzehnte hindurch fast jedes Jahr mindestens einen Neubau dieses Typs. 1828 verzeichnet die Liste 3, für 1830 noch 2, für 1833 und 1834 je 1 Galiot, und dann verschwindet sie plötzlich für immer.

Im ganzen waren bis 1831 beinahe die Hälfte aller bei Lange erbauten Seeschiffe Galioten gewesen, 33 von 72. Die größte davon, 1828 für I. F. W. Iken erbaut, mit dem sinnigen Namen „Die Freunde", hielt 136 Last. Aber es gab auch ganz kleine bis herab zu 35 Last. Die Galiot war eben noch ganz und gar das Schiff der alten Zeit mit der fast ausschließlich europäischen Fahrt; dafür reichte sie aus. Es waren Fahrzeuge mit breit-rundlichem Bug und einem Heck von ähnlicher Gestalt, meist wohl Ein- oder Anderthalbmaster – obwohl es auch Zwei- und Dreimastgalioten gab –, an Länge kaum je 86 Fuß, etwa 29 m, überschreitend, mit einer Breite, die meist ein Viertel der Länge ausmachte, nicht selten aber auch darüber hinausging. Auf den kleinen Werften, in Rönnebeck oder Elsfleth, wurden sie noch bis in die vierziger Jahre gebaut. Aber in der bremischen Reederei sind sie schon 1850 nur noch vereinzelt zu finden und 1870 überhaupt nicht mehr.

Dies Verschwinden der Galiot – bei Lange also schon 1834 – war eins von den Anzeichen der großen Wandlung, die mit den dreißiger Jahren sichtbar zu werden begann. Nicht jedes dieser Anzeichen war in seiner Wirksamkeit so überzeugend und verständlich wie in der Neujahrsnacht von 1834 das Aufgehen der Schlagbäume an den Grenzen der deutschen Vaterländer, mit dem der Zollverein ins Leben trat, den dann schon wenige Jahre später im kritischen und noch abseitsstehenden Bremen ein modern denkender junger Kaufmann – es war Arnold Duckwitz – eine „großartige, echt nationale Erscheinung" zu nennen wagte. Bei dem viel näherliegenden Ereignis der Eröffnung des neuen Bremer Seehafens in Bremerhaven verstand man in weiten Kreisen die Bedeutung so wenig, daß viele das aufgewandte Geld für völlig verschwendet erklärten und mancher Kaufmann aus Protest gegen die unsinnige Politik des Senates seinen Kapitänen befahl, die Schiffe wie bisher nach Brake fahren zu lassen, an Bremerhaven vorbei. Es dauerte drei bis vier Jahre, bis es sich ganz herumgesprochen hatte, welche Vorteile für Kaufmann und Schiffer der neue Hafen bot, und zu diesem Ereignis trug auch Johann Lange auf seine Art bei. Wenige Monate vor der letzten Galiot lief auf seiner Werft wieder ein Dampfschiff vom Stapel, das dritte, denn bereits 1829 hatte er ein zweites, die

„Neptun", auf Bestellung der Hamburger Firma Klendgen für den Verkehr zwischen Hamburg und Harburg erbaut. Das neue war als Nachfolger der „Weser" bestimmt, die nach 16 Jahren ausgedient hatte, und mit diesem dritten Dampfschiff, der „Bremen", die nun schon erheblich größer und leistungsfähiger war als die alte „Weser", eröffnete Johann Lange selbst 1834 einen regelmäßigen Verkehr zwischen Bremen und Bremerhaven.

Im gleichen Jahre 1834 machten drei andere Neubauten den Wandel der Zeiten noch deutlicher offenbar. Am 12. Februar kam die Bark „Sophie", am 20. August das Vollschiff „Clementine" – beide für I. F. W. Iken –, am 21. September das Vollschiff „Gustav" für Gebr. Kulenkampff zu Wasser. Die Bark war ein neuer Typ, 1831 zum ersten Mal gebaut, und die „Sophie", 190 Last groß, war die fünfte ihrer Art. Die beiden Vollschiffe aber waren Fahrzeuge von nie gekannter Größe. Sie wurden auf 370 Last vermessen, das war mehr als das Doppelte von dem, was bisher üblich gewesen war. Und diese Größensteigerung blieb kein Einzelereignis. Bis 1831 waren unter den mehr als 70 Seeschiffen nur 3 von 200 Last gewesen. In den fünf Jahren von 1831 bis 1835 aber zählte man unter 20 Neubauten in dieser Größenklasse 12. Es wird kaum ein Zufall sein, daß dieser plötzliche Sprung genau mit der Eröffnung Bremerhavens zusammenfällt: die Rücksicht auf das schlechte Fahrwasser bei Brake, das bisher zur Begrenzung gezwungen hatte, war für den bremischen Schiffbau nicht mehr nötig. Auch von dieser Seite her also wird es deutlich, wie die Gründung Bremerhavens doch wohl in einem Augenblick der Entscheidung erfolgt war. Denn allerdings wurde es Zeit, daß Bremens Schiffbau an die Entwicklung bei den anderen Völkern, vor allem an die der Engländer und Amerikaner, die wieder einmal dabei waren, einen großen Vorsprung zu gewinnen, den Anschluß fand. Eben das bedeutete der Übergang von der Galiot zur Bark und zum Vollschiff.

Denn erst Bark und Vollschiff waren die eigentlichen Hochseefahrzeuge – das Regelfrachtschiff des Weltverkehrs, würde man heute sagen –, wie sie eine Stadt brauchte, die an dem neuen Welthandel nicht bloß am Rande, sondern als gleichberechtigter Partner teilnehmen wollte. Ihnen gegenüber blieb bald alles zurück, was sonst noch gebaut wurde oder früher gebaut worden war, nicht bloß die alte Galiot, sondern auch der Schuner und die Brigg. Diese beiden Typen waren zwar, im Gegensatz zur Galiot, bereits der neueren Zeit und ihrem Bedürfnis nach Schnelligkeit angepaßt. Denn sie waren nicht mehr holländischer Herkunft, sondern ihre Formen waren, nicht ohne französischen Einfluß, in England und Amerika ausgebildet worden. Sie waren es, bei denen sich die anfangs nur im Kriegsschiffbau erprobte schlankere Formgebung zuerst auch für die Handelsschiffahrt durchgesetzt hatte. Damit verschwindet dann der ältere Typ des breiter und rundlich gebauten, gemächlich langsam fahrenden Frachters überhaupt, und die amerikanisch-englische Form wird, mindestens für das Hochseeschiff, ganz allgemein üblich. Seitdem bezeichnen die verschiedenen Namen nicht mehr Unterschiede der Bauart, sondern nur noch der Takelage und Besegelung. Schuner und Brigg sind zweimastige Schiffe und damit in ihren Abmessungen von vornherein begrenzt. So ergab sich, daß den seit Mitte der dreißiger Jahre rasch wachsenden Ansprüchen der Hochseeschiffahrt nur noch die beiden Dreimasttypen genügen konnten: Vollschiff und Bark. Dabei war es erforderlich – und die Reeder und Kapitäne hoben das bei ihren Anpreisungen immer ausdrücklich hervor –, daß alle diese Schiffe „bekupfert" waren. Das war eine Neuerung, die sich seit Ende des 18. Jahrhunderts bei den großen seefahrenden Nationen durchgesetzt hatte: den Schiffsrumpf durch Kupferplatten gegen den gefährlichen Anwuchs von Muscheln und Seegewächsen zu schützen. Seitdem galten, zumal in den Tropen, Schiffe nur noch als hochseefähig, wenn sie „kupferfest" waren.

Ganz im groben gesprochen, besteht das auch für den Unkundigen augenfälligste Unterscheidungsmerkmal zwischen den beiden Arten von Dreimastern darin, daß beim Vollschiff

alle drei Masten, Fock-, Groß- und Kreuzmast, Rahen haben, bei der Bark aber nur die beiden ersten. Der dritte ist hier ein Besanmast mit nur einem Segel, das unten vom Besanbaum und oben von der Gaffel geführt wird. Dadurch erfordert die Bark weniger Bedienung, sie kommt mit geringerer Mannschaft aus als das Vollschiff. Andererseits kann ein Vollschiff leicht zur Bark umgetakelt werden, wie auch das Umgekehrte möglich ist, aber seltener geschieht. So kommt es, daß ein und dasselbe Schiff zu verschiedenen Zeiten unter verschiedenen Benennungen erscheinen kann. Die amtlichen Bremer Schiffsregister machen denn auch vielfach gar keinen Unterschied und ordnen einen Neubau unter der Bezeichnung „dreimastiges Schiff" ein.
Die Brigg ist ein vollgetakeltes zweimastiges Rahschiff. Sie war längere Zeit der beliebteste Typ, jedenfalls derjenige, an dem zuerst alle Möglichkeiten der Besegelung, wie sie später am Vollschiff sich ausbildeten, erprobt wurden. Auch ihre Schönheit wird von Kennern gelobt. Manchen galt sie als die vollendetste Form des Segelschiffes. Im Hinblick auf ihre Kleinheit war sie allerdings durch ihre reichliche Beseglung kostspielig in der Bedienung. Daher erklärt sich wohl ihr verhältnismäßig rasches Verschwinden. Sie kommt zwar noch bis in die achtziger Jahre in der bremischen Reederei vor, ihren Höchststand hat sie aber um 1850 gehabt, und bei Johann Lange wurde bereits 1845 die letzte Brigg gebaut. Wie das Vollschiff zur Bark, so konnte die Brigg zur Schunerbrigg vereinfacht werden, indem man den vollgetakelten Großmast durch einen gaffelbesegelten Besanmast ersetzte. Ganz gaffelbesegelt ist der Schuner, in der Regel zweimastig, bis auf wenige späte Drei- und Viermastschuner, die aber Ausnahmen blieben. Für die Hochseeschiffahrt spielt der Schuner, zumal in Bremen, kaum mehr eine Rolle. Hier herrschen seit den dreißiger Jahren die Dreimaster vor. Auf der Langeschen Werft überwiegt bis 1860 weitaus das Vollschiff. Dann wird plötzlich, ganz allgemein in der bremischen Reederei, die Bark beliebter, aber nur für etwa zehn Jahre, und seit 1870 ist das Vollschiff wieder im Vormarsch.
Auf dem großen Bildbericht Johann Langes von 1842 sieht man Dreimaster an drei bevorzugten Plätzen: in den beiden Ecken oben, links und rechts, und ganz unten in der Mitte. Der letztere stellt einen Grönlandfahrer beim Walfang im Eismeer dar. Die beiden anderen sind kunstvoll kontrastiert: der linke ein Vollschiff bei ruhiger See unter vollen Segeln, der rechte eine Bark, die „Marie", 1835 erbaut, bei gerefften Segeln im Sturm. In der linken senkrechten Reihe folgen zwei Briggs, eine Galiot und eine Kuff. Eine dritte Brigg, die „Bürgermeister Smidt" von 1829, hat ihren Platz rechts neben der zweiten unteren Werftansicht. Zu beiden Seiten der oberen sieht man links den Schuner „Oliver", rechts eine Schunergaliot und einen weiteren Schuner. Schön symmetrisch sind vier Dampfschiffe eingefügt, links oben die „Bremen", unten die „Weser", rechts „Gutenberg" und „Neptun". Die übrigen sechs Schiffe sind kleine Fahrzeuge; neben dem Spantenriß rechts ein Lotsenschuner, der Helgoland passiert, ganz unten rechts noch einmal eine Galiot.
Es war im Herbst 1831, als auf der Langeschen Werft die erste Bark gebaut wurde, der „Everhard", 280 Last groß, für Fr. & E. Delius. Dieser Bau ist wie ein Startsignal für eine neue Epoche im Schiffbau, die letzte, die der Gründer selbst noch erlebt hat. Bis dahin waren in 27 Jahren 72 Seeschiffe vom Stapel gelaufen. Die 33 Galioten aus dieser Zeit hatten nur eine Durchschnittsgröße von 80 Last gehabt. Etwas größer war die nächste Gruppe, die Schuner und Briggs, 30 an der Zahl; ihr Durchschnitt lag bei 130 Last. Nur 6 unter den 72 werden als „Schiffe" bezeichnet. Das war in dieser Zeit bei Lange und auch in der bremischen Statistik der Name für das, was man später „Vollschiff" nannte – sehr charakteristischer Weise, denn in beiden Bezeichnungen kommt ja zum Ausdruck, daß man erst diese Form als die eigentliche Vollendung empfand. Die sechs Vollschiffe dieser 27 Jahre haben zusammen rund 1100 Last, also 180 im Durchschnitt. In der genau halb so langen Periode aber, die vom Bau der ersten Bark bis zum Tode Johann Langes im April 1844 reicht, sind 21 Vollschiffe erbaut worden

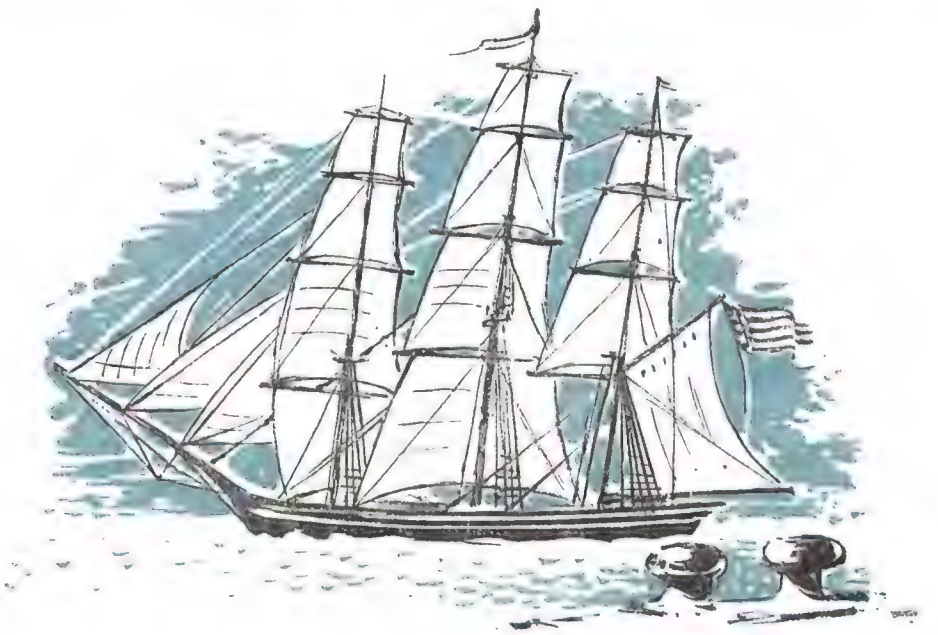
mit insgesamt 6300 Last, einer Durchschnittsgröße also von 300 Last. Dazu kommen 12 der etwas kleineren Barken, Durchschnittsgröße 210 Last, 9 Briggs mit einem Durchschnitt von 126 Last, 5 Schuner in Größen zwischen 50 und 90 Last und endlich die 2 kleinen Galioten, die sich zuletzt noch in diese Epoche, in die sie eigentlich schon gar nicht mehr hineingehören, verirrt haben. Im ganzen sind es in den 13 Jahren 51 Seeschiffe mit 10 600 Last. Daneben nennt die Liste für diese Zeit 4 Dampfer und an kleineren Fahrzeugen – außer den hier nicht aufgeführten Dielen-Schiffen, Booten, Schaluppen und Jollen – 2 Lotsenkutter, 1 Leichter, 1 Kuff und 5 Kähne. Stellt man noch einmal die Gesamtleistung der beiden Perioden, des langsamen Aufstiegs bis 1831 und der Blütezeit 1831–1844, gegenüber, so ergibt sich, daß sich die Durchschnittsgröße fast verdoppelt hat. Für die 72 Seeschiffe des ersten Abschnitts beträgt sie 112 Last, für die 51 des zweiten 209.

Das war also das Werk, auf das Johann Lange im siebenten Jahrzehnt seines Lebens zurücksah. Man mag versuchen, etwas nachzufühlen von der Befriedigung, die er empfinden durfte, wenn er sich erinnerte an die alten Zeiten, die Kriegs- und Franzosenjahre bis 1815 und auch noch das Jahrzehnt der nachwirkenden Kriegsfolgen bis 1824. Weiteste Kreise im größeren Vaterland waren noch sehr unzufrieden und hatten durchaus ein Recht dazu, wenn sie sahen, wie unerträglich langsam es in der Politik vorwärts ging mit der Erfüllung ihrer bescheidensten Wünsche nach Freiheit und Einheit. Hier aber in Vegesack und Bremen durfte man zufrieden sein, und nicht nur aus dem traurigen Grunde, weil die noch immer steigende Auswanderung dem Geschäfte zugute kam. Man wußte in Bremen, daß hier in kurzer Zeit der Nation eine Handelsflotte geschaffen worden war, die sich sehen lassen konnte, und man begann es mit Stolz auszusprechen vor dem noch unwissenden Binnenland. Arnold Duckwitz, 1841 auf Initiative des Bürgermeisters Smidt zum Senator gewählt, „entdeckte" 1843, daß die deutsche Handelsflotte die zweitgrößte der Welt war. Er hatte sich erlaubt, die Zahlen von neun deutschen Einzelstaaten, die ihre Schiffe unter neun verschiedenen Flaggen segeln ließen und so bisher in der Statistik einzeln erschienen, zusammenzuzählen – es waren die drei Hansestädte, Preußen, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg, Schleswig-Holstein und Österreich – und war so zu seinem Ergebnis gekommen, das er zum Erstaunen der Welt in der deutschen Presse bekanntgab. Er entdeckte auch, daß in der obersten Größenklasse, über 300 Last, Bremen im Jahre 1843 allein sechsmal so viel Schiffe hatte wie ganz Frankreich, 23 gegen 4. Davon waren 18 in Deutschland, an der Unterweser erbaut, 15, also zwei Drittel der Gesamtheit, allein bei Johann Lange.

Es waren die Namen, die man Tag für Tag in den Zeitungen las, wenn die Makler, indem sie Größe, Schnelligkeit und Ausstattung der Schiffe rühmend hervorhoben, ihre bevorstehende Abfahrt dem Geschäftsmann und dem Auswanderer anzeigten. Ihre Besitzer waren die großen Handelsherren von Bremen, die wohl wußten, was sie an Johann Lange hatten, wie auch er wohl wußte, was er an ihnen, den „geehrten Reedern", seinen Auftraggebern, hatte. Sein und ihr ganzer Stolz waren diese 200- und 300-Laster, die „Johanna" und der „Theodor Körner" von Gildemeister & Ries, der „Copernicus" und der „Kepler" von N. Gloystein Söhne, der „Caspar" und der „Albert" von Gebrüder Kulenkampff, der „Everhard" und der „Olbers" von Fr. & E. Delius, die „Clementine", die „Rebekka", der „Columbus" von I. F. W. Iken, die vier Paketsegler „New York", „Constitution", „Pauline" und „Meta" von H. H. Meier und schließlich von der Firma mit den meisten und größten Schiffen, D. H. Wätjen, die „Europa", der „Schiller" und der „Goethe", und als das größte und zugleich letzte, das Johann Lange gebaut hat, die „Leontine" mit 430 Last.

Jahre hatte es gegeben, wo diese Riesen der damaligen Zeit geradezu reihenweise hintereinander entstanden, so in der schon erwähnten Hochkonjunktur von 1831–1835, dann wieder in den Jahren 1838–1842, in denen 12 von den 15 Schiffen der Spitzenklasse vom Stapel liefen,

davon allein 7 in den 18 Monaten von Juni 1841 bis November 1842. Es war ganz große Zeit für den Schiffbau. Kein Zufall also, daß die Neugründungen von Ulrichs in Vegesack, von Rickmers und Tecklenborg in Bremerhaven gerade in diese Jahre fallen. Noch war Johann Lange ihnen für Jahre voraus. Auch den älteren Wettbewerber in Vegesack hatte er weit überholt, die Werft von Janssen, in der er einst gelernt und zuerst selbständig gearbeitet hatte und die seit etwa 1815 Jürgen Sager, später seinem Sohn Peter Sager gehörte. Jürgen Sager hatte damals vor 25 Jahren für Friedrich Schröder das zweite Dampfboot gebaut, das sich im Gegensatz zu dem Langeschen so wenig bewährt hatte. An der Zahl der Beschäftigten gemessen, war das Langesche Unternehmen wohl dreimal so groß wie das von Sager. Im Jahre 1841, so wird berichtet, standen nicht weniger als 599 Menschen bei Lange in Diensten, freilich nicht alle auf der Werft in Vegesack. Denn ein Mann wie er ließ sich nicht leicht eine Gelegenheit entgehen, wo ein plötzlich aufsteigender Bedarf zu befriedigen, etwas Neues, Erfolgversprechendes zu erproben war oder sonst ein Gewinn lockte. So gehörte zu seinen



Geschäften eine Dampfmühle nebst Brauerei und Brennerei, eine Seifenfabrik und eine Trankocherei. In Bremerhaven richtete er gleich nach der Eröffnung einen Zweigbetrieb der Werft ein, in dem allerdings zu Langes Lebzeiten nur Reparaturen vorgenommen wurden, die dort ja für die großen Schiffe bequemer zu bewerkstelligen waren. 1837–1840 baute er hier das erste Trockendock und gab dabei noch einmal einen Beweis seiner alten Zähigkeit in der Überwindung der „unsäglichen Schwierigkeiten", die er ja noch in seinem Abschlußbericht mit berechtigtem Stolze hervorhebt. Endlich war Johann Lange auch Reeder und hatte Schiffe für eigene Rechnung fahren, nicht nur solche, die von ihm selbst erbaut waren, sondern auch andere, die er ankaufte. Er beteiligte sich – für seine Trankocherei – am Walfang, der damals noch vielfach von Bremen und von den kleinen Orten an der Unterweser aus betrieben wurde, und war natürlich auch dabei, als das Auswanderergeschäft in Gang kam und guten Verdienst abwarf. Im Jahr seines Todes fuhren vier Schiffe unter seiner Flagge, die Galiot „Aakus", der Schuner „Oliver" und die beiden Briggs „Bremen Paket" und „Herschel". Dazu kamen die zwei Flußdampfer, die zwischen Bremen und Bremerhaven verkehrten, die neue „Bremen", die seit 1838 die alte ersetzte, die schon nach wenigen Jahren nicht mehr modern genug

war, und seit 1841 der „Gutenberg", ebenfalls ein zweites Schiff dieses Namens, nachdem das erste, 1840 erbaute nach Hamburg verkauft war.
In einem Orte, der 3300 Einwohner hatte – Vegesack war ja damals, wie noch bis 1939, nur die kleine bremische Enklave, eingeklemmt zwischen den noch ganz ländlichen hannoverschen Nachbargemeinden – wurde ein solcher Mann, der 600 Menschen beschäftigte, von selbst zum ungekrönten König. Er hatte aber wohl auch persönlich das Zeug dazu und wußte wie ein Patriarch mit seiner Familie das Ganze zusammenzuhalten und zu regieren. Er selbst residierte, solange er lebte, in seinem alten Hause, bei der Werft am Hafen. Später haben sich die Söhne in Aumund, unmittelbar hinter der Vegesacker Grenze, ihre Villa erbaut, ein für die damalige Zeit großartiges Haus, an der Seite von einer Art Festungsturm überragt, fast einem Bergfried, von dessen oberstem offenen Stockwerk man weit in das Land und natürlich auch nach der Werft an der Lesum hinübersah. Es steht noch jetzt da und dient, nach langer Verwahrlosung wiederhergestellt, heute als Unterkunft städtischer Behörden wieder dem Leben der Gemeinde. Nur wenige Minuten davon entfernt lag die Werft, mit ihrem einen, dem südlichen Teil ebenfalls auf hannoverschem Gebiet. Die kleine Aue, die mitten hindurch floß, zerschnitt also den Platz in zwei Teile, die verschiedenen Hoheiten unterstanden. Die Möglichkeit einer zollfreien „Einfuhr" des nötigen Materials in den Staat Hannover hatte sich Lange durch einen Vertrag mit der dortigen Regierung gesichert, nach welchem er jährlich eine Summe von 150 Talern dafür zu zahlen hatte. Schwierigkeiten aber, beinahe so unsäglich wie beim Trockendock, ergaben sich, als Lange auf den umstürzlerischen Gedanken kam, innerhalb seines Besitztums zwischen den beiden Staaten eine Brücke über den Bach zu bauen, ohne die Regierungen und die Interessenten – welche die Aue für ihre Kähne benutzten – zu fragen. Eines Tages wurde das behördlicherseits festgestellt. Im Senat war man ernstlich beunruhigt. Bürgermeister Smidt persönlich legte größten Wert auf reibungslose Beziehungen zu Hannover, schon wegen des Baues von Bremerhaven, der gerade – es war 1829 – im Gang war. Was könnte geschehen, wenn ein bremischer Untertan sich solche Eigenmächtigkeiten an einem „Grenzfluß" erlaubte? Es erging der Befehl, die Brücke zu beseitigen.
Johann Lange war ein Mann, dessen Schiffe auf allen Meeren fuhren. Er gedachte nicht, über juristische Zwirnsfäden zu stolpern. Er rührte sich nicht, sondern verreiste erst einmal auf längere Zeit. Der Senat verhängte 50 Reichstaler Strafe. Da setzte sich, offenbar durch seine Reise gestärkt, Johann Lange hin und schrieb eine Eingabe, eigenhändig, 18 Seiten lang:
„Denen Magnificis, Hochwohl- und Wohlgeboren, Vesten, Großachtbaren, Hochgeehrten, Hoch- und Wohlweisen Herren, Herren Bürgermeistern und Rath der Freyen Hansestadt Bremen, meinen Großgünstigen und Hochgebietenden Herren und Oberen!" Man möchte glauben, daß der Bürgermeister Smidt besonderes Vergnügen, nur ganz im geheimen natürlich, an diesem Schriftstück gehabt hat. Denn auch er, der Talleyrand von Bremen, wie ihn später der junge Bismarck genannt hat, der als Bundestagsgesandter den achtzigjährigen Kollegen noch kennenlernte, verstand sich ja gut auf die Kunst, die hier von einem Untertan, der doch auf seine Weise ein König war, so meisterlich geübt wurde: mit einer erstaunten, aber unwiderstehlichen Freundlichkeit dem Gegner zu beweisen, daß er sich geirrt haben müsse, weil ja sonnenklar alles Recht auf seiner – des völlig unschuldig Angegriffenen – Seite war.
Allerdings, so schrieb Johann Lange, hatte er nicht die Behörden, weder das Hafendepartement in Vegesack noch die Magnifizenzen, Hochwohl- und Wohlgeboren, um Erlaubnis gefragt. Aber doch nur, weil bei ihm „auch nicht der entfernteste Gedanke aufgekommen" war, daß er Hochdieselben mit einer derartigen Kleinigkeit „behelligen" dürfe. Ja, er hatte diese nur ihm nützliche und keinem Menschen in der Welt nachteilige Drehbrücke nicht nur für eine ihm völlig erlaubte private Einrichtung gehalten, sondern er hatte sogar „der lauteren Wahrheit gemäß" geglaubt, daß sie – und das muß man wörtlich anführen –, „wenn sie ja den

Unter Seiner Königlichen Majeſtät Allerhöchſter Genehmigung

Hannoverſche Anzeigen.

№ 96. Mittwoch, den 1. December 1841.

Königl. Guelphen-Orden und Verdienſt-Medaille.

Des Königs Majeſtät haben Allergnädigſt geruht, dem Paſtor Ebbecke zu Rethmar Inſpection Burgdorf, ſo wie dem Medicinal-Rathe Dr. Ayrer zu Harburg das ſilberne Kreuz des Königl. Guelphen-Ordens zu verleihen.

Des Königs Majeſtät haben Allergnädigſt geruht, dem Oberhauptmann von dem Buſſche zu Gr. Burgwedel das Commandeurkreuz 2. Claſſe des Königl. Guelphen-Ordens, ſo wie dem Schiffsbaumeiſter Johann Lange sen. in Vegeſack die goldene Verdienſt-Medaille zu verleihen.

Bekanntmachungen.

Bekanntmachung
des Königlichen Finanz-Miniſterii.

Dem Oberſtlieutenant von Bennigſen hieſelbſt iſt für die in Gemäßheit des Geſetzes vom 8. Mai 1838 aufgehobenen Häuslings-Schutzgelder aus Bennigſen eine jährliche Entſchädigung von

15 ℳ 3 ßß 00⅔ ℛ Courant

zuerkannt, und eine Capital-Ablöſung dieſer Entſchädigung mittelſt Zahlung einer Summe von

379 ℳ 8 ℛ Courant

beliebt worden.

Dieſes wird nach den Beſtimmungen des erwähnten Geſetzes zu dem Zwecke hierdurch bekannt gemacht, damit dritte Perſonen, welche als Gläubiger, Agnaten u. ſ. w. bei der Auszahlung jener

Blick eines einzelnen verehrten Mitgliedes des Hohen Senates jemals zufälligerweise an Ort und Stelle auf sich ziehen würde, Hochdemselben nur Freude machen und mir Beifall zuwege bringen würde." Nachdem dann in überwältigender Fülle die Gründe aufgezählt und erörtert worden sind, welche diese Brücke zu einer nicht bloß für ihn, Johann Lange, sondern für den Handel und die Sicherheit des bremischen Staates unentbehrlichen Einrichtung machen, kommt er zu folgender Erkenntnis: „Ich halte mich völlig überzeugt, daß Eure Magnifizenzen, Hochwohl- und Wohlgeboren nach Hochdero landesväterlichen und humanen Gesinnungen mir weit lieber die Beibehaltung jener mir so nützlichen, ja durchaus notwendigen Drehbrücke erlauben würden als nur einmal dem Gedanken bei sich Raum zu geben, daß die Wegnahme derselben, besonders in Hinsicht auf Diebstähle und Feuersgefahr, mich und die Meinigen unglücklich machen möchte." Und so, als ein seit über zwanzig Jahren dort ansässiger, unermüdet tätiger und der Kommune Vegesack in mehrfacher Hinsicht nützlicher Hansestadt-Bremischer Staatsbürger, getröstet er sich der hochgeneigtesten Erhörung seiner Bitten und hat die Ehre, in dieser Hoffnung zu verharren als „Euer Magnifizenzen, Hochwohl- und Wohlgeboren treu gehorsamster Johann Lange." Begreiflich, daß der Senat darauf nichts anderes tun konnte, als in landesväterlicher und humaner Gesinnung die Brücke – unter einigen Verklausulierungen (die Johann Lange, wie sich herausstellen sollte, nicht sehr genau las) – zu belassen.

Der Senat mußte auch nachgeben, als durch eine Gewalt, gegen die selbst Johann Lange machtlos war, nämlich durch Eisgang, die Brücke zerstört und mit genau derselben Unbekümmertheit wie das erste Mal eine zweite gebaut worden war. Es war zehn Jahre später. Lange, peinlich befragt, erklärte, sicherlich wieder der lauteren Wahrheit gemäß, daß er die frühere Anordnung des Senates verlegt und ihren Inhalt vergessen hätte. Nun hatte er überdies – und die Beschwerde darüber war der Anlaß zu der neuerlichen Untersuchung gewesen – einen Kahnschiffer aus Wremen ganz ungebührlich lange an seiner Drehbrücke warten lassen. Der zuständige Senator konnte nicht umhin, festzustellen, daß Lange wieder einmal nach seiner gewöhnlichen Art – more solito, sagt der Senator auf lateinisch – gehandelt habe und daß man es nicht dulden dürfe. Wieder also wurde die Beseitigung der Brücke, die nur auf Widerruf genehmigt worden sei und die er mißbraucht habe, befohlen. Wieder rührte Johann Lange keinen Finger. Der Amtmann in Vegesack sah dem drohenden Kampfe mit Sorge entgegen. Er empfahl verstärktes Polizeiaufgebot unter Hinzuziehung der Streitkräfte des befreundeten Hannover. Schließlich hatte die Werft mehrere hundert Arbeiter. Aber Johann Lange blieb auf großartige Weise und gewaltlos Sieger. Zunächst erklärte er wieder in einer Eingabe – die er aber diesmal bei seinem Rechtsanwalt schreiben ließ – alles auf die einleuchtendste Weise. Als der Senat aber trotzdem fest blieb, erschien der alte Herr am 7. Februar 1840 höchstpersönlich vor dem Amtmann in Vegesack, bezahlte die verwirkte Strafe von 125 Reichstalern – die er inzwischen in den Preis des nächsten Schiffes einkalkuliert hatte (es war ja gerade wieder Hochkonjunktur) – und behielt seine Brücke.

Die Geschichte dieses unterhaltsamen Zwischenfalles ist so ziemlich das einzige Beispiel, aus dem wir – dank der Gewissenhaftigkeit, mit der staatliche Archive Akten aufbewahren – einmal etwas von der persönlichen Denkweise und Haltung dieses Mannes erfahren. Es liegt wirklich etwas von königlicher Freiheit in der raschen Leichtigkeit und Bestimmtheit, mit der er in scheinbar schwierigen Lagen das Richtige und Erfolgreiche zu tun weiß. Ein Aufsatz, den die „Weserzeitung" kurz nach Langes Tode zu seinem Gedächtnis brachte, berichtet von dem Fall, daß der Kaufmann Rodewald am Weserdeich in der Neustadt einen Kran aufgestellt haben wollte. Es war irgendein neues, in Bremen noch unbekanntes System, und die Zünftigen, wie immer, erklärten den Bau für unausführbar. Johann Lange, ohne Angst vor Neuheit und Zunftgesetzen, bestellte eines Abends seine unzünftigen Arbeiter an den Platz und baute

JOHANN LANGE
1775—1844

ANNA LANGE
geb. Raschen 1785—1867

Stapellauf des Vollschiffes „Uhland" auf der Langeschen Werft 1847

Gemälde von H. Fedeler im Ortsamt Vegesack

Man sieht rechts die Langesche Werft, links die von Peter Sager, auf der ebenfalls ein Schiff zum Stapellauf bereit liegt, daneben die vollbesegelte „Kronprinzessin von Hannover", 1843 bei H. F. Ulrichs erbaut. Die Werft von Ulrichs, die noch ein Stück weiter flußabwärts lag, ist auf dem Bilde nicht mehr zu sehen. Auf der Weser die beiden Langeschen Flußdampfer „Gutenberg" und „Bremen".

JOHANN RASCHEN SEN.

1803 – 1884

JOHANN RASCHEN JUN.

1842 – 1914

Oben: Langes Werft 1865 · *Unten:* Segler kurz vor dem Stapellauf. Links die aufgestapelten Spanten

Original im Heimat-Museum Vegesack

HERMANN FRIEDRICH ULRICHS

1809 – 1865

CARL ULRICHS

1843 – 1883

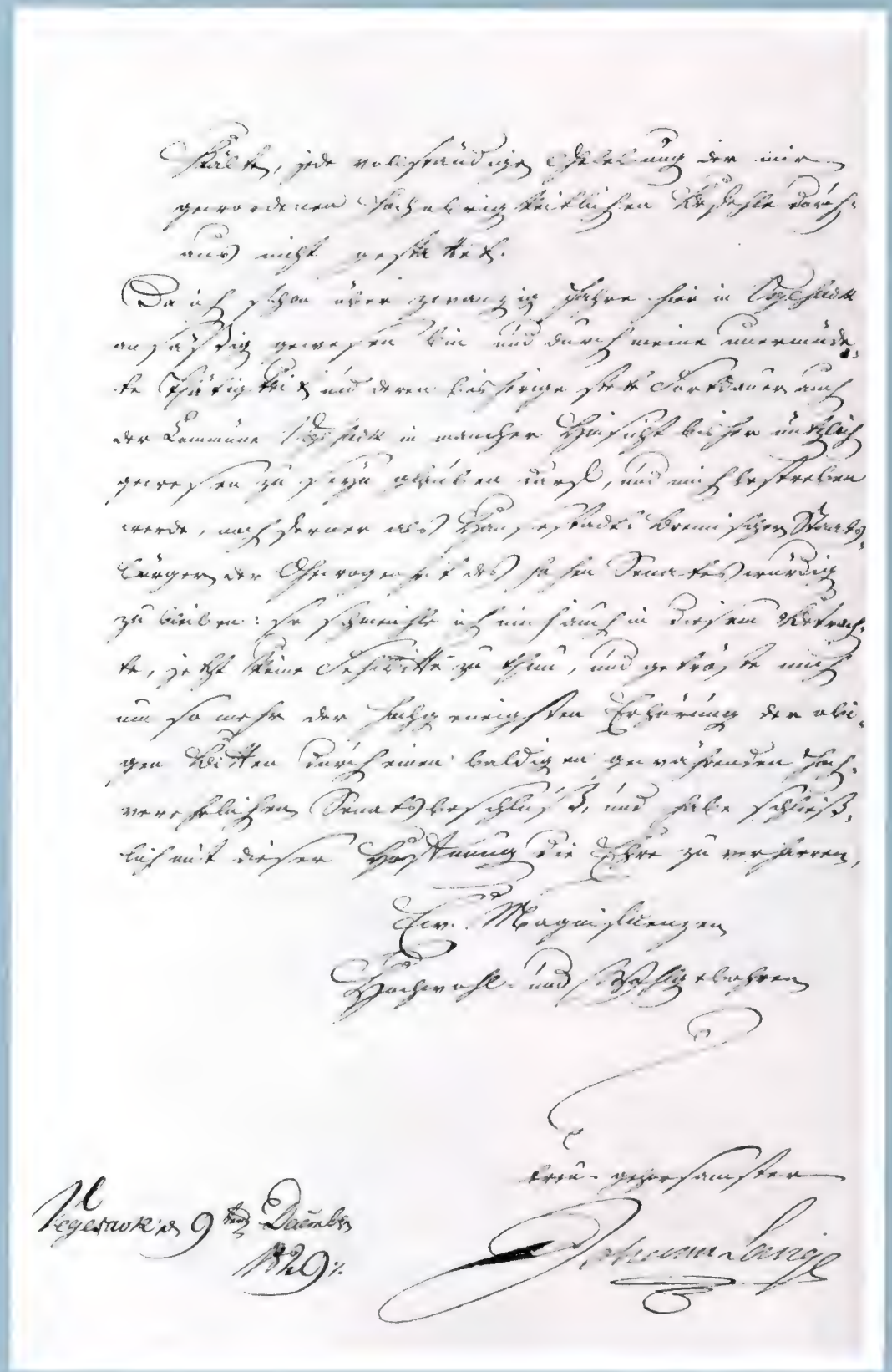
[illegible] No. 1286 [illegible] 16. [illegible] 1829.

Magnificenz,

Hochwohl- und Wohlgebohrene,
Beste, Hochgelahrte, Hochgeehrte,
Hoch- und Wohlweise Herren,
Hochgünstige und Hochgebietende
Herren und Obern!

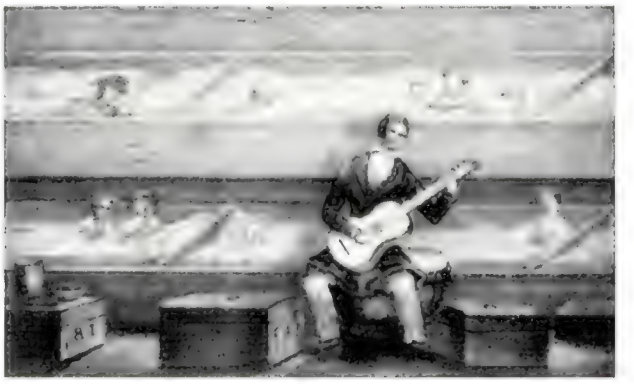
Veranlaßt muß Ew. Magnificenz-Hochwohl- und Wohlgebohren ich gehorsamst Unterzeichneter angelegentlichst um Entschuldigung bitten, daß ich jetzt erst mit dieser submissesten Vorstellung bey Hochdenenselben gegen einen mir gewordenen [illegible] [illegible] vom 14ten October des gegenwärtigen Jahres einkomme, welches ich jedoch nicht früher thun konnte, indem ich [illegible] nicht allein einer mir sehr wichtigen Ange-

legenheit



Erste und letzte Seite von Johann Langes Eingabe an den Senat

Einrichtung eines alten Auswanderer-Segelschiffes



Die Bilder zeigen mehrere Kabinen und den Gesellschaftsraum erster Kajüte sowie Schlafstellen im Zwischendeck eines 800 Last großen Paketschiffes um 1860

in einer Nacht den unmöglichen Kran auf. Genau so war es damals mit dem „Charles Ferdinand“ gewesen. Genau so, im Grunde, baute er alle seine Schiffe – die größten, schönsten und schnellsten, die Bremen, ja man darf sagen, die Deutschland damals hatte. Auch darin bleibt ja das Schiff von aller Fabrikware entfernt, das da, wo es vollendet ist, immer etwas von dem nicht lernbaren und nicht erklärbaren Geheimnis künstlerischer Schöpferkraft in ihm wirksam ist. Die aber kommt aus dem ganzen Menschen. Ein Senator, noch dazu wenn er Jurist ist, muß strenger als andere das Gesetz walten lassen. Auch Johann Lange erkannte das ja an, als er ohne Zögern die Strafe (die ihn nicht drückte) bezahlte. Wer aber ihn, Johann Lange, aus der Nähe kannte, der wußte, daß ein solcher Mann nicht nach Vorschriften zu beurteilen war.

Das kommt geradezu rührend zum Ausdruck in einem Briefe, den während des ersten Streites um die Brücke der Vegesacker Amtmann an den Senator Dr. Schumacher schreibt. Es war noch nicht der neue, junge, der erst 1835 ins Amt gekommen und wohl aus diesem Grunde 1840 noch etwas besorgt gewesen war, sondern noch der alte Dr. Wilmanns, ein Mann von über 70 Jahren, der seit langem mit Vegesack eng verbunden war. Dringend wünscht er, daß „diesem sonst stets gern folgsamen und braven Mann sein Verhalten nicht als Ungehorsam ausgelegt werde. Denn“, so fährt er wörtlich fort, „dieser Mann ist wahrlich eine Zierde unter den Hansestadt-Bremischen Staatsbürgern in seinem Stande“, und gewiß will der Amtmann seinem Mitbürger eine hohe Ehre erweisen, wenn er ihn mit dem alten preußischen Kapitän Nettelbeck aus Kolberg vergleicht, der damals ja in ganz Deutschland von der Franzosenzeit her eine volkstümliche Gestalt war. Dr. Wilmanns rühmt seine „unermüdete Industrie“, sein „bereitwilliges Wohltun“ und versäumt nicht, hinzuzufügen, daß das besonders seinen Arbeitern zugute komme, indem er ihnen nicht bloß Verdienst gegeben, sondern stets „sich ihrer väterlich angenommen hat.“ Und da das nicht nur bremische, sondern auch, und vermutlich zum weit größeren Teil, hannoversche Arbeiter waren, so war es in der Ordnung, daß auch der König Ernst August von Hannover Langes Wirksamkeit landesväterlich anerkannte und ihm 1841 die kurz zuvor „für ganz besonders ausgezeichnete Verdienste“ neu gestiftete Goldene Medaille, die höchste hannoversche Auszeichnung für einfache bürgerliche Untertanen, verlieh.

Ja, nicht bloß die Werft, sondern ganz Vegesack lebte von Johann Lange und seiner Familie, zu der außer der energischen und unter Umständen wohl auch gefürchteten Frau Anna und deren beiden Brüdern Martin und Johann Raschen fünf Söhne und zwei Töchter mit Schwiegertöchtern, Schwiegersöhnen und zahlreichen Enkeln gehörten. In den Reiseführern wurde bei Bremen die Langesche Werft in Vegesack als Sehenswürdigkeit genannt, wo „meistens auch das eine oder andere Schiff auf Stapel liegt.“ Auf dem Bilde von 1842 zeigt in der mittleren Reihe die obere Ansicht den nördlichen Teil der Werft mit der Mündung der Aue. War ein Schiff zum Stapellauf bereit, so wurde das ein festliches Ereignis für Vegesack und die Umgebung bis nach Bremen hinauf. In der handschriftlichen Liste der Schiffsbauten wird seit dem Ende der zwanziger Jahre immer häufiger nicht nur das Datum des Stapellaufes verzeichnet, sondern auch der Wochentag angegeben, schließlich auch die Stunde. Das läßt wohl darauf schließen, daß eine Feier vorbereitet und angekündigt worden war. Regelmäßig ist das bei den ganz großen Schiffen der Fall.

Der gelehrte Professor Adam Storck, ein gebürtiger Rheinländer, der als Lehrer an die Hauptschule nach Bremen berufen war und seiner neuen Heimat in dem noch heute reizvollen Buch „Ansichten der Freien Hansestadt Bremen“ ein Denkmal auf seine Weise gesetzt hat, schildert in dem poetischen Stil seiner Zeit, das „erhabene Schauspiel“, wenn das fertige Schiff, „das Meisterstück des menschlichen Verstandes“, vom Stapel läuft. „Tausende von festlich gekleideten Menschen bedecken das Ufer oder schweben in leichten Fahrzeugen auf dem Flusse; die

Fenster sind gedrängt voll; alles ist in gespanntester Erwartung. Das neue Schiff ist mit Menschen gefüllt, welche seinen ersten Weg auf die Wasserbahn begleiten wollen. Auf der Spitze stehen Musikanten. Das Signal wird durch Kanonenschüsse gegeben, die Flagge wallt, und ein donnerndes Freudengeschrei braust durch die Lüfte; Hüte und Tücher werden geschwenkt. Man fühlt sich wie im Schwindel, wenn die ungeheure Masse sich regt, man hält es für einen Schein, bis erst langsam und majestätisch der künftige Bewohner der See, der den tropischen Stürmen Trotz bieten soll, seine Geburtsstätte, die schmale Flußbucht, verläßt, rasch Schnelligkeit gewinnt und dann brausend tief in den Strom schießt, sich vom Sturze gewaltig wieder aufrichtet, daß die Wellen nach dem anderen Ufer stürzen, daß alle Schiffe und Kähne auf dem Flusse tanzen, daß weithin, was nur die Augen erreichen können, die sommerlich glatte Flut wie plötzlich von Winden durchwühlt erscheint."

So war es wohl auch am 19. April 1844. Angekündigt war der Stapellauf des Vollschiffes „Leontine". Johann Lange, nun im 70. Lebensjahr, hatte noch einmal einen Auftrag von seinem alten Geschäftsfreund D. H. Wätjen ausgeführt und gedachte, sich nach dessen Erledigung zur Ruhe zu setzen. Denn es schien ihm ein würdiger Abschluß. Das Schiff war mit 430 Last das größte, das er je gebaut hatte. Schon hatten hartnäckige Verehrer der guten alten Zeiten Besorgnisse geäußert, ob solche ungeheuren Fahrzeuge – nach unseren Maßen waren es 650 BRT – noch sicher regierbar und rentabel sein würden. Aber Johann Lange hatte bis zuletzt nicht gezögert, immer Neues zu erproben. Er sah wohl schon voraus, daß man in zehn Jahren bei 1000 und mehr Last würde angekommen sein. Das konnte und wollte er nicht mehr selber mitmachen. Er habe, sagte er, mit Gottes Hilfe das Seine getan, nun sollten die Jungen sehen, wie weit sie es brächten. Sein Leben lang war er, so haben es Freunde, die ihn kannten, gerühmt, in der heiteren Frische und Kindlichkeit des Gemütes bereit gewesen, sich in das Notwendige zu schicken, auch in böse Zeiten; er hatte sich die Gabe bewahrt, dankbar zu sein für jede ihm bescherte oder von ihm zu bescherende Freude. Er war auch jetzt bereit – bereit, von seinem Werke zu gehen, bereit auch zum Tode, wenn es Gott gefiele, ihn abzuberufen. Dieses Schiff, das letzte, an dem er noch tätig mitgearbeitet hatte, sollte auch das letzte sein, das er selber vom Stapel ließ.

Und es wurde sein letztes. Zehn Tage später, ohne lange Krankheit, am 29. April 1844, starb Johann Lange an einem Herzschlag, während er bei seiner Tochter Anna Wendt in Bremen zu Besuch war.

Die Witwe gab in der „Weser-Zeitung" den Tod ihres Mannes, wie es damals üblich war, in kurzer, ganz schlichter Form bekannt. Am nächsten Tage aber erschien folgende große Anzeige:

Bremen, den 2. Mai 1844

Freiwilliges Leichen-Gefolge.

Den zahlreichen Freunden und Bekannten des verstorbenen Schiffbaumeisters Johann Lange in Vegesack dient auf vielfache Erkundigung zur Nachricht, daß dessen irdische Hülle am Sonnabend, dem 4. Mai, vormittags 11 Uhr, zur Erde bestattet werden wird. Da viele Freunde hierselbst den um unsere Schiffahrt hoch verdienten und als Mensch gleich hoch geachteten Mann gern zur letzten Ruhestätte begleiten wollen, so ist die Einrichtung getroffen, daß am Sonnabend, dem 4. Mai, morgens pünktlich 9 Uhr, das Dampfschiff „Gutenberg" von der Kalkstraße nach Vegesack abfährt und daß das Dampfschiff gleich nach der Beerdigung hierher zurückkehrt. Diejenigen Herren, welche sich dem Leichengefolge anzuschließen beabsichtigen, werden an Bord des „Gutenberg" willkommen sein. Natürlich können aber auch nur diejenigen Personen die Fahrt mitmachen, welche sich in angedeuteter Absicht, und zwar in Trauerkleidung, einfinden. Mit dem Dampfschiff „Gutenberg" feierte der selige Herr Lange das Gutenbergfest mehrere Male zur Ehre unserer Stadt, und mit dem „Gutenberg" wird dem Verstorbenen auch die letzte Ehre in einem freiwilligen Gefolge erzeigt werden.

VERÄNDERTE WELT

Das Werk, das Johann Lange hinterließ, war in vierzigjähriger Arbeit, zumal nach den Leistungen und Erfolgen der letzten zehn Jahre, fest gegründet. Es blieb weitaus die erste Werft der Unterweser, unbestritten, solange der rasch und stetig aufstrebende bremische Handel auf Segelschiffahrt und Holzschiffbau angewiesen war. Aber deren Tage waren schon, als Johann Lange starb, gezählt.

1844 freilich würde man einer solchen Voraussage, wenn sie damals ausgesprochen worden wäre, kaum Glauben geschenkt haben. Wohl gab es seit einigen Jahren bereits Dampfschiffe für den Seeverkehr, sogar auf dem Ozean. 1840 hatte in England Samuel Cunard die erste und für längere Zeit einzige regelmäßige Dampferverbindung zwischen Europa und Amerika begründet. Es war der Anfang der berühmten, noch heute bestehenden Cunard-Linie. Aber was bedeuteten damals diese ersten vereinzelten Versuche! Wer mochte solchen Neuerungen einen wirklichen Erfolg für die Dauer verbürgen? Die bremischen Kaufleute glaubten noch lange nicht daran. Sie ließen weiter ihre Dreimaster bei dem Sohne ihres alten Geschäftsfreundes bauen, und wie sehr sie diesem Schiffstyp noch Zukunft zutrauten, ließ sich daran erkennen, daß sie immer häufiger und immer weiter über die bisherigen Abmessungen hinausgingen. Nur wenige Monate blieb die „Leontine" das größte Schiff. Sie wurde übertroffen von dem Vollschiff „Bessel", das am 1. September 1845 mit 490 Last für N. Gloystein Söhne vom Stapel lief. Zwei Jahre später wurden mit dem „Uhland" für H. H. Meier 620 Last erreicht und in den fünfziger Jahren mit den Vollschiffen „D. H. Wätjen" und „Senator Iken" – gleichsam Flaggschiffen der beiden größten bremischen Kaufmannsreedereien, die die Namen ihrer Gründer trugen – sogar 860 Last.

Aufs Ganze gesehen, ist von einem Rückgang in den Aufträgen nach Johann Langes Tod noch zwanzig Jahre hindurch nichts zu spüren. Die Liste nennt 72 Seeschiffe in diesen zwei Jahrzehnten mit einer Gesamtlastzahl von 29 850 Last, gegen 48 Schiffe mit 10 400 Last in der Zeit von 1831–1844. Die Durchschnittsgröße war wieder erheblich gestiegen. Sie lag jetzt bei 420 Last, das ist mehr als das Fünffache von dem, was ein Menschenalter zuvor bei den Galioten üblich gewesen war. So kleine Schiffe wurden bei Lange jetzt überhaupt nicht mehr gebaut. Bis 1831 hatten unter 64 Seeschiffen nur drei mehr als 200 Last gehabt. Von 1844 bis 1864 aber gab es bei 72 Seeschiffen nur noch 6, die weniger als 200 Last hatten, dagegen 15, mehr als ein Fünftel, über 500 Last. Wieder also, oder noch immer, war im Segelschiffbau große Zeit. Aus den Schiffsregistern läßt sich erkennen, daß in dem Jahrzehnt 1850–1860 eine durchgreifende Erneuerung fast des gesamten Bestandes der bremischen Handelsflotte

erfolgt ist. Man konnte es ohne Sorge wagen, denn es ging gewaltig vorwärts, und nicht nur in Bremen. 1856 schrieb Otto Gildemeister in der „Weserzeitung", daß der Welthandel einen Aufschwung zu nehmen begonnen habe, „dessengleichen auf Erden niemals gewesen ist". In diesem Jahre entstand unter entscheidender Mitwirkung von H. H. Meier die Bremer Bank, ein Jahr später, 1857, gründete derselbe Mann – damals bereits unbestritten der führende Kaufmann in Bremen – den Norddeutschen Lloyd.

Otto Gildemeister hatte recht, daran war kein Zweifel. Tausend Zeichen verkündeten diesen Aufschwung überall in der Welt. Aber dieser Aufschwung – auch daran war Ende der fünfziger Jahre kein Zweifel mehr – bedeutete zugleich das Ende der Segelschiffahrt, das Ende des alten Schiffbaus in Vegesack. Denn nach einer langen Zeit der Vorbereitung, der immer wieder fehlgeschlagenen und immer wieder erneuten Versuche brachen seit der Mitte der vierziger Jahre die Technik, das Maschinenwesen, der Kapitalismus, der mechanisierte Großbetrieb, alle diese Mächte einer radikal neuen und anderen Zeit, überwältigend und endgültig auch in das tägliche Leben, auch in das bisher noch vergleichsweise stille, das biedermeierliche Deutschland ein. Beinahe wie auf einen Schlag geschah es in Bremen. Es war 1847, genau dreißig Jahre nach dem Bau des ersten Dampfschiffes bei Johann Lange, da erschien zum ersten Mal ein Ozeandampfer in Bremerhaven. Er kam aus den Vereinigten Staaten, wo man sich von der Alleinherrschaft der Cunard-Linie frei machen wollte und deshalb den Plan gefaßt hatte, mit staatlicher Unterstützung eine eigene Dampferlinie nach dem europäischen Festland einzurichten. Gleich als das Vorhaben bekannt geworden war, hatten sich alle großen und kleinen Häfen zwischen Lissabon und Glückstadt darum beworben, der Endpunkt der neuen Linie zu werden. Als dann in diesem Wettbewerb Bremen das Rennen gewann – wider alle Erwartung, denn an die Häfen des zersplitterten Deutschland und zumal an das noch so kleine Bremen hatte in Amerika zunächst überhaupt niemand gedacht – da war es dennoch ein verdienter Sieg. Und es war nicht nur ein bremischer, es war ein nationaler Erfolg. Ein „deutsches Fest" nannte die „Weserzeitung" die Feierlichkeiten beim Eintreffen des ersten Dampfers am 29. Juni 1847 mit Recht. Sie hatten alle dazu beigetragen, alle die Pioniere der neuen Zeit, bekannte und unbekannte, der Bürgermeister Smidt, der Senator Duckwitz, der Kaufmann und Reeder H. H. Meier, die vielen jungen und alten Bremer in Amerika und auf seine Weise wohl auch noch der alte Johann Lange und seine Arbeiter. Jeder hatte das Seine getan: Smidt hatte den guten Hafen in Bremerhaven geschaffen, auf dessen Vorzüge man jetzt mit Erfolg hinweisen konnte, Duckwitz und H. H. Meier hatten geholfen, in Bremen und den anderen deutschen Staaten das Kapital zusammenzubringen, die bremischen Kaufleute drüben hatten die Verbindungen zu der amerikanischen Geschäftswelt und den Politikern geknüpft, und von Langes Werft waren die großen und schönen bremischen Schiffe gekommen, die jetzt so zahlreich in den Häfen der Vereinigten Staaten erschienen und die ja das sichtbarste Symbol dessen waren, was in dieser kleinen, aber rührigen Stadt an der Weser geleistet wurde. Der „Washington", der jetzt in Bremerhaven einlief, war ein Raddampfer – Schraubendampfer gab es noch nicht –, doppelt so groß wie das größte bis dahin bei Lange erbaute Segelschiff. Seine Größe wird mit 1800 RT angegeben, nach dem neuen Maße, das jetzt bei den Dampfschiffen ausschließlich angewandt wird. Das Umrechnungsverhältnis zwischen Registertonne und der in Bremen gebräuchlichen Roggenlast – im Gegensatz zu der etwas größeren Commerzlast, nach der man in Hamburg rechnete – ist etwa 3:2; das ergäbe für den „Washington" einen Vergleichswert von 1200 Last. Nicht so deutlich trat der Unterschied bei den Maßen für Länge und Breite hervor. Sie betrugen bei dem Dampfer 75 und 12 m gegen 50 und 12 m bei dem zur selben Zeit erbauten Vollschiff „Uhland" mit seinen 620 Last.

Der „Washington" blieb nun freilich noch für eine ganze Zeit recht vereinzelt in der großen

Flotte der Segler, und die Erfolge der neuen Gesellschaft waren so wenig ermutigend, daß sich vorläufig noch kein Segelschiffsreeder und Segelschiffbauer von einer ernstlichen Konkurrenz bedroht fühlen konnte. Aber die neue Zeit kam dennoch mit Macht. Sie kam von allen Seiten. Ein halbes Jahr nach dem ersten Ozeandampfer war der Schienenweg von Hannover nach Bremen vollendet, und am 12. Dezember 1847 fuhr der erste Eisenbahnzug auf dem Bahnhof an der Bürgerweide in Bremen ein. Elf Monate zuvor, am 1. Januar dieses ereignisreichen Jahres, hatte ein anderes Erzeugnis moderner Technik „seine wundersame Arbeit", wie es in den Zeitungsberichten hieß, begonnen: der elektrische Telegraph zwischen Bremen und Bremerhaven. Es war auf dem europäischen Festland die erste Telegraphenlinie über eine weitere Strecke. Ihre Entstehung verdankte sie der Initiative eines wißbegierigen und unternehmenden Seefahrers, eines weitgereisten Mannes, der im Auftrage der Preußischen Seehandlung bereits viermal als Steuermann und später als Kapitän die Erde umsegelt hatte. Es war der Schwiegersohn Johann Langes, Johann Wilhelm Wendt, der sich 1838 in zweiter Ehe mit Langes ältester Tochter Anna verheiratet hatte.

Aber die technischen Neuerungen blieben nicht die einzigen Anzeichen. Das folgende Jahr 1848 brachte die große politische Bewegung, die halb Europa, vor allem Frankreich und Deutschland, in Mitleidenschaft zog. Auf ihre Weise hatte auch sie ihre Bedeutung für Schifffahrt und Schiffbau in Bremen. Verhältnismäßig rasch gingen die Schwierigkeiten vorüber, die sich aus dem um Schleswig-Holstein entstandenen Konflikt mit Dänemark ergaben. Der kleine nordische Nachbar, der ein paar Kriegsschiffe besaß, sperrte die Weser- und Elbmündung, ohne daß das große, aber zur See völlig wehrlose Deutschland es hindern konnte. Das brachte Beschwerden, aber keine ernstlichen. Der Kaufmann half sich mit Tarnungen durch fremde Flaggen, auch dauerte der eigentliche Kriegszustand nur kurz. Aber diese militärisch unbedeutenden Ereignisse hatten im Binnenland eine nicht unwichtige Folge: sie entflammten eine erste große Flottenbegeisterung in Deutschland. Sie war so rührend unpolitisch wie viel anderes Gutgemeintes aus diesem „tollen Jahr", und der nüchterne Bremer Kaufmann, der von der neugewählten Nationalversammlung in der Frankfurter Paulskirche vierzehn Tage nach ihrem Zusammentritt den ehrenvollen Auftrag erhielt, eine deutsche Kriegsflotte zu schaffen, der Senator Arnold Duckwitz, der sich nur aus tiefem vaterländischen Pflichtgefühl dazu bereit gefunden hatte, sein klar umgrenztes und sicheres Amt in Bremen mit der Stellung eines Handelsministers in der recht fragwürdigen neuen deutschen Zentralregierung in Frankfurt zu vertauschen, er täuschte sich keinen Augenblick über die Erfolgsaussichten seines Beginnens. Er ertrug den Tadel der Begeisterten und ließ die Schiffe aus England und Amerika beschaffen. Denn es mußten – das war für alle modernen Kriegsflotten bereits selbstverständlich geworden – Dampfschiffe sein, und zu deren Bau war noch keine deutsche Werft imstande. Ganz leer jedoch sollte auch der heimische Schiffbau bei diesem patriotischen Unternehmen nicht ausgehen. Die neue Marinebehörde beschloß den Bau von 26 „Kanonenschaluppen", wie sie sich in Dänemark für die Küstenverteidigung bewährt zu haben schienen. Es waren kleine Ruderfahrzeuge, mit zwei Kanonen bestückt. Ein von Duckwitz ernannter Kapitän in Bremen verteilte den Auftrag gewissenhaft auf alle Werften von der Ems bis zur Elbe. Die Firmen Lange und Tecklenborg waren an der Weser die einzigen, die zwei Stück zu liefern hatten. Sie wurden zum festgesetzten Termin im April 1849 fertiggestellt. Leider ist weder von diesen Schaluppen noch von der übrigen Flotte Ruhmreiches zu berichten. Bekannt wurde sie ja in der Geschichte nur durch ihr ungewöhnliches Ende, als sie nach dem Scheitern der Revolution und aller Einigungspläne durch den oldenburgischen Staatsrat Hannibal Fischer versteigert wurde. Die Kanonenboote ereilte ihr Schicksal am 1. Januar 1853. In Vegesack, wo sie im Hafen lagen, erwarb sie der Schiffsmakler F. W. Bödeker im Auftrage der Bremer Firma E. C. Schramm & Co. für 10 600 Reichsthaler.

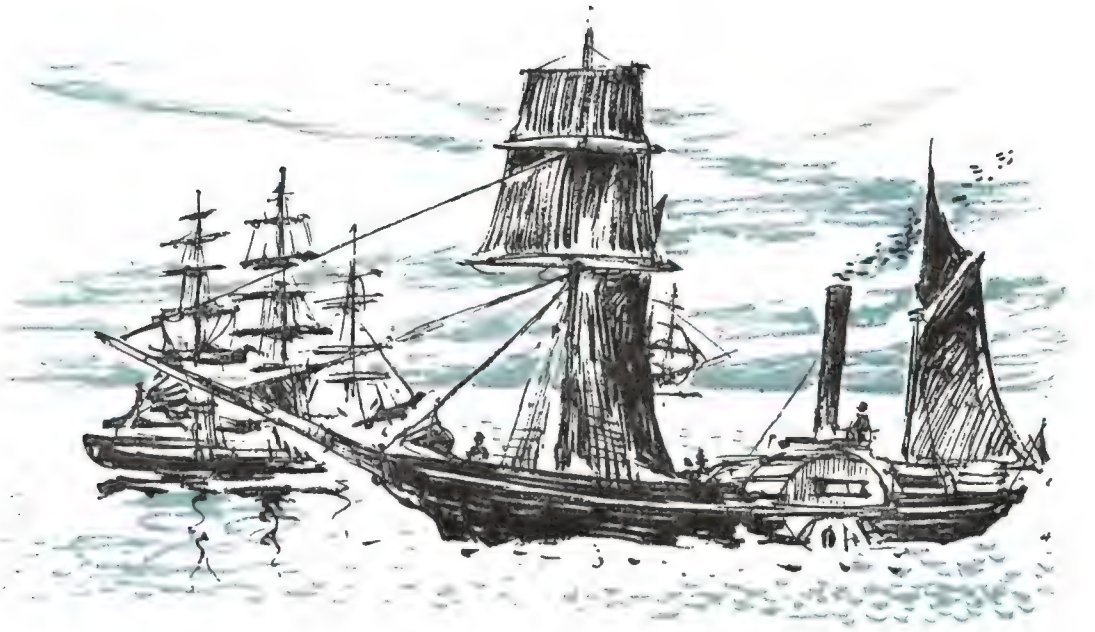
Aber wenn eine große geschichtliche Bewegung einmal im Gange ist, so hält kein noch so schmerzlicher Mißerfolg sie auf. Er kann sie höchstens verzögern. Es war aber im Gange, daß Deutschland sich erhob aus dem Schlaf der staatlosen Zeit, aus der politischen und wirtschaftlichen Rückständigkeit und die zur Einheit drängende Nation sich ihrer Kraft und ihres Anspruchs bewußt wurde. Zu dieser nicht mehr aufzuhaltenden Bewegung gehörte es, daß die in der langen binnenländischen Kleinstaaterei eng und ängstlich gewordenen Menschen es wieder lernten, zunächst ihren Blick und dann sich selbst hinauszuwagen auf das freie Meer, auf dem es vor Zeiten ja einmal eine deutsche Hanse gegeben hatte. Lange hatten hier Bremen und Hamburg allein auf Vorposten gestanden. Noch 1847, als man dabei war, das Geld für die amerikanisch-deutsche Dampferlinie zusammenzubringen, konnte der Bürgermeister Smidt es erleben, daß man in kleinstaatlichen Kabinetten Bedenken hatte, ob dadurch nicht in Deutschland „republikanische Tendenzen" aufgeregt werden würden. Diese Politiker hatten vielleicht verdächtige Anzeichen darin erblickt, wenn sie etwa hörten, daß es in Bremen Schiffe gab, die „Constitution" oder gar „Republik" hießen. Waren das auch bisher ziemlich vereinzelte Fälle gewesen in der Menge der harmlosen Schiffsnamen, unter denen bis in die vierziger Jahre die männlichen und vor allem die weiblichen Vornamen noch mehr als die Hälfte ausmachten, so erschienen doch gerade 1847 drei offensichtlich politische Namen unter den Neubauten in Vegesack, neben dem schon erwähnten „Uhland" ein „Ernst Moritz Arndt" und ein „v. Vincke", die beide bei H. F. Ulrichs in Vegesack für Fr. & E. Delius erbaut wurden.
Geradezu ein patriotisches Fest aber erlebte in der Revolutionszeit die Langesche Werft, als H. H. Meier, der an den politischen Ereignissen besonders lebhaften Anteil nahm und sogar noch eine kurze Zeit Abgeordneter der Nationalversammlung in Frankfurt gewesen war, beschloß, seinen neuen Dreimaster nach dem Präsidenten Heinrich von Gagern zu nennen, dessen Name als der des führenden Staatsmannes der Revolution damals in aller Munde war. Der Pate selber wurde nach Bremen zum Stapellauf eingeladen und sagte zu.
Einem Freunde Gagerns und H. H. Meiers, dem badischen Politiker Karl Mathy, verdanken wir eine Schilderung dieses Ereignisses in einem Briefe, den Gustav Freytag in seinem „Leben Karl Mathys" veröffentlicht hat. Als Tag des Stapellaufs hatte H. H. Meier den 18. Oktober 1849 bestimmt, den Jahrestag der Völkerschlacht bei Leipzig, der damals – Mathy erwähnt das besonders – in Bremen noch „mit Glockengeläut und Posaunenschall vom Dom" gefeiert wurde. In Vegesack hatten aller Häuser und Schiffe geflaggt, eine zahlreiche Menge von Menschen hatte sich am Ufer versammelt. Die Gäste bewunderten die Größe des Schiffes, „vom Boden bis zum Deck ungefähr die eines dreistöckigen Hauses", seine Größe – es hatte 500 Last bei einer Länge von 48 m und einer Breite von 12 m –, die „prachtvolle Einrichtung der Kajüte" und das Zwischendeck, „welches 120 badische Auswanderer nach New Orleans aufnehmen wird". Endlich kam der Augenblick des Stapellaufs. „Die Stützen", so berichtet Mathy weiter, „wurden weggeschlagen, die letzte von dem Meisterknecht, der unten liegen bleiben und das Schiff über sich wegrollen lassen muß. Dreimal wurde die Flagge herunter- und wieder hinaufgezogen; das majestätische Gebäude, nur noch von seinem eigenen Gleichgewicht getragen, setzte sich in Bewegung, erst langsam, dann immer schneller schoß es in die Weser hinein. Man hielt den Atem an. Hochauf schäumte das Wasser. Das Schiff stand, der Anker wurde geworfen. Außer der Schiffsmannschaft war es den jungen Leuten von den Kontoren und manchen Bekannten vergönnt, den Rutsch ins Wasser auf dem Schiff mitzumachen. Als die abschüssige Fahrt so glücklich gelungen war, das Schiff am Anker festlag, trat die Mannschaft in einer Reihe vorn an den Rand des Verdecks, schwenkte die Hüte und brachte ein dreimaliges Hurra aus, welches vom Lande tausendstimmig erwidert wurde."
Unter den Gästen war der Kommandant der amerikanischen Fregatte „St. Lawrence", die in Bremerhaven lag, Kapitän Paulding. Mathy berichtet von seiner Bewunderung für das Ge-

schick der Leute und die Trefflichkeit des Schiffes. Es folgte noch das „unvermeidliche Essen", und am Abend war Vegesack zu Ehren des hohen Besuches festlich illuminiert. Als Gagern auf der Straße erschien, empfing ihn ein donnerndes Hoch. Es war unmöglich, zu Fuß weiterzukommen. Im Wagen fuhren die Gäste „langsam durch die wogende Menge und die erleuchteten Straßen" aus dem Orte hinaus und nach Bremen zurück.

An der Stelle, wo Mathy davon berichtet, daß das Schiff 120 badische Landsleute nach Amerika befördern wird, findet sich kein Ton menschlichen Bedauerns oder politischer Kritik gegenüber einem Schicksal, das doch im Grunde einen schweren nationalen Notstand offenbarte. Dort aber, wo er das Urteil des Amerikaners erwähnt, fügt er voll Stolz hinzu: „Hier legt Deutschland Ehre ein durch die wackeren Bremer." Sicher hat H. H. Meier den süddeutschen Freunden das Tor am Hause Seefahrt in Bremen, damals noch in der Hutfilterstraße, gezeigt, mit der berühmten Inschrift: Navigare necesse est – Seefahrt ist not. Aber es mochte einer solchen theoretischen Belehrung kaum noch bedürfen. Ganz offensichtlich war überall in Deutschland die Erkenntnis im Wachsen, daß Seefahrt und Seegeltung dazu gehörten, wenn die Nation jetzt ernstlich darangehen wollte, sich den Platz unter den Völkern zu erringen, auf den sie nach ihrer Größe und ihrer Geschichte, nach Fähigkeiten und Leistungen Anspruch hatte. Auch Mathys Worte können als ein Zeugnis dafür gelten.

Mochte also die politische Enttäuschung noch so groß sein, die einmal wachgerufenen Kräfte mußten nach Betätigung suchen und fanden sie auch, wenn nicht in der Politik, so in der wirtschaftlichen Entwicklung. Die fünfziger Jahre, eben die Zeit, in der Otto Gildemeister den beispiellosen Aufschwung des Welthandels feststellte, sahen auch in Deutschland den vollen Durchbruch des neuen Wirtschaftsstiles mit Großbanken, Großindustrie, Großreederei. Für die deutsche Schiffahrt hatte gerade das Jahr 1849, als in Deutschland der politische Fehlschlag der Einigungsbewegung endgültig offenbar wurde, eine ganz große Befreiung gebracht: England hob endlich die letzten Beschränkungen auf, die noch von der Cromwellschen Navigationsakte her fremden Schiffen die Wege zu seinen Kolonien versperrten. Die Freigabe der Fahrt nach Indien – mit der Einschränkung, daß sie nicht von englischen Häfen aus erfolgen dürfte – hatten die Hansestädte schon 1839 erreicht. Nun aber wurden ihnen große und wichtige Gebiete wie Kanada, Südafrika, Australien geöffnet. Der freie unbeschränkte Welthandel und Weltverkehr war endlich verwirklicht, auch für die Deutschen, und wieder, wie siebzig Jahre zuvor, als diese Entwicklung mit der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten begonnen hatte, waren die Deutschen, war insbesondere Bremen auf dem Posten. Die Jahre nach der Revolution sind wie kaum eine Zeit vorher erfüllt von Leben, von großen Plänen und neuen Gründungen, und man darf es doch gerade ein Zeichen ungebrochener Kraft nennen, wenn der Kaufmann sich nach Betätigung umsah, wo er nur konnte, und in der Rat-

und Hilflosigkeit der politischen Gewalten energisch und klaren Blickes und durchaus nicht nur, um auf gewöhnliche Weise Geld zu verdienen, anpackte, was seine Aufgabe war.
Die Auswanderung, begreiflicherweise, stieg in erschreckendem Maße. 1854 wurde mit 76 000 in Bremen und Bremerhaven der höchste Stand erreicht. Aber man verdiente nicht nur an den Menschen, man sorgte auch besser für sie. In Bremerhaven wurde von Bremer Kaufleuten das große vorbildlich eingerichtete und geleitete Auswandererhaus erbaut, das 2000 Personen aufnehmen konnte. Die Beförderung auf der Unterweser wurde verbessert durch die Einführung großer eiserner Kähne, bis 1862 durch die Vollendung der Eisenbahn nach Bremerhaven der Verkehr noch weiter vereinfacht wurde. Die Seeschiffe wurden größer, zweckmäßiger gebaut und schneller. In zunehmendem Maße begannen die Forderungen der Schnelligkeit, Sicherheit, Zuverlässigkeit, das Verlangen nach dem „Komfort der Neuzeit" auch den Seeverkehr zu beherrschen. Die 1847 begründete amerikanisch-bremische Dampferlinie, die Ocean Steam Navigation Company, hatte es mit ihren zwei Schiffen nur zu einem vierwöchentlichen regelmäßigen Verkehr gebracht. Das wurde wenige Jahre später bereits als völlig unzulänglich empfunden. Als die deutsche Kriegsflotte aufgelöst wurde, ergriff das bremische Haus W. A. Fritze die Gelegenheit, erwarb die zwei größten Schiffe und versuchte 1852 mit ihnen einen Linienverkehr nach New York aufzubauen. Aber die Schiffe bewährten sich nicht. Es waren noch Raddampfer, das war schon keineswegs mehr neuester Komfort, denn inzwischen war der Schraubendampfer zu voller Brauchbarkeit entwickelt worden. In Hamburg gab es zu dieser Zeit zwei große Linienreedereien, Robert M. Sloman und die 1846 neu begründete Hamburg-Amerikanische Paketfahrt Aktien-Gesellschaft. Eben jetzt begann die jüngere der beiden den Weg, der in eine große Zukunft führen sollte, und ging, nachdem sie bis dahin reine Segelschiffsreederei gewesen war, 1856 zum Bau von Schraubendampfern über. Bremen mußte sich wieder rühren, wenn es nicht ins Hintertreffen geraten wollte. Eine ganze Reihe von Plänen wurde an verschiedenen Stellen erwogen. Schließlich nahm H. H. Meier die Sache in die Hand. Er war der Mann, mit Schwierigkeiten fertig zu werden, etwas Neues zu wagen, aber auch Grenzen einzuhalten, Gedankengänge, die zwar modern sein mochten, aber zu dieser Stadt und ihren Handelsgewohnheiten nicht paßten, abzuweisen und in der alten bremischen Tradition zu bleiben. Es galt auch hier, nicht einfach auf jede Weise Geld zu verdienen. Hier war ein königlicher Kaufmann, auf den man das große Wort wirklich uneingeschränkt anwenden darf, und er hat es in den Vorerwägungen ausdrücklich ausgesprochen, daß die neue Gesellschaft nicht nur Bremen allein dienen solle, sondern „des deutschen Namens Ehre" auf dem Weltmeere zu vertreten habe. Im Hinblick darauf wählte er auch den Namen. Nach umsichtigster Vorbereitung wurde am 20. Februar 1857 der Norddeutsche Lloyd begründet.
Wie H. H. Meier sein Werk durch zeitweilig sehr schwere Jahre hindurchgeführt hat, wie es unter ihm und seinen Nachfolgern in der Zeit Bismarcks ununterbrochen an Weite und Ansehen gewann und der Norddeutsche Lloyd dreißig Jahre nach seiner Gründung im Passagierverkehr auf dem Atlantischen Ozean die erste Reederei der Welt wurde, das ist hier nicht zu erzählen. Was aber in die Geschichte von Johann Langes Werk hineingehört, ist dies: Wer im Anfang der vierziger Jahre großen Schiffen, die die Bremer Flagge trugen, begegnete, der konnte rechnen, daß unter dreien, die er traf, zwei bei Johann Lange in Vegesack erbaut waren. Von den großen Dampfern des Norddeutschen Lloyd aber, die jetzt den Ruhm Bremens und bremischer Leistung in alle Erdteile trugen, kam in den dreißig Jahren seines großartigen Aufstiegs nicht ein einziger von einer Vegesacker oder sonst von einer deutschen Werft. Hier warf die technische Revolution, der Übergang vom Segler zum Dampfer, von Holz zu Eisen und Stahl den heimischen Schiffbau, der eben noch so Bewundernswürdiges geleistet hatte, für ein volles Menschenalter weit zurück. Die königlichen Kaufleute waren da, der königliche Schiffbauer aber in dieser Zeit fehlte.



SCHIFFBAU IN DER KRISE

Es ist nicht so, daß man den Menschen die Schuld geben muß an dem Zurückbleiben des deutschen Schiffbaus. Die Menschen haben hier wie überall in Deutschland geleistet, was irgend zu leisten war, in dieser Epoche des großen nationalen Aufstieges, die zwischen dem Tode Johann Langes 1844 und der Umwandlung seines Unternehmens in den Bremer Vulkan 1893 liegt. Politisch betrachtet ist das die Zeit von der Revolution bis zur Entlassung Bismarcks, die Zeit der siegreichen Kriege, der Reichsgründung, der Entwicklung Deutschlands vom Agrarstaat zum industriellen und handelspolitischen Nebenbuhler Englands. Die Zeitgenossen natürlich übersahen es noch nicht, aber auch die Enkel machen es sich wohl nicht immer ganz klar, was es bedeutete, wenn hier eine so lange benachteiligte und zurückgebliebene Nation gleichzeitig auf politischem wie auf wirtschaftlichem Gebiete in wenig mehr als einem Menschenalter nachholen wollte, wozu andere Völker Jahrhunderte gebraucht hatten. Man sollte bei allem, was man dieser Zeit in Deutschland an kulturellen oder sozialen Versäumnissen vorwerfen mag, doch das ganz ungewöhnliche Ausmaß dessen, was trotz allem in diesen Jahrzehnten geleistet worden ist, niemals vergessen.

Was dabei an Schwierigkeiten zu überwinden war, das wird an kaum einer Stelle so deutlich wie im Schiffbau. Man möchte sagen, daß es im Vergleich damit selbst Johann Lange in seinen ersten schweren Anfängen noch einfach gehabt hat. Er hat den Hochseeschiffbau an der Unterweser von Grund auf umgestaltet, ja eigentlich erst geschaffen. Aber er konnte beim gleichen Material bleiben, dem Holz, beim gleichen Antrieb, Wind und Segel, und damit im Entscheidenden bei der gleichen althergebrachten Arbeitstechnik. Im wesentlichen war, was man brauchte, im Lande zu haben. Zum Teil wurde es wohl noch auf die einfachste Weise beschafft, etwa, wenn Meisterknechte als „Spantensucher" in die Wälder gingen, um vor allem für Vorder- und Achtersteven entsprechend krumm gewachsene Bäume dort ausfindig zu machen. Es brauchte keine Konstruktionsbüros, keine wissenschaftlich durchgebildeten Ingenieure zu geben. Die unmittelbaren Mitarbeiter des Schiffbauers waren Männer des einfachsten Handwerks, Zimmerleute und Schmiede, Reepschläger und Segelmacher. Wohl hat Johann Lange auch sechs Dampfer gebaut, aber alle waren Flußdampfer, die Schiffskörper waren aus Holz, und die Maschinen kamen für diese vereinzelten Fälle fertig aus England.

Wenn aber nun die Schiffe ganz aus Eisen und gar als Dampfschiffe gebaut werden sollten, so bedeutete das viel mehr als eine bloße Änderung im Material. Es bedeutete für Deutschland, daß etwas ganz Neues begonnen werden sollte, für das noch alle Vorbedingungen fehlten, dieselben Vorbedingungen, in denen England so begünstigt war, daß es wieder einmal, wie nach 1815, ja noch verhängnisvoller als damals, ein geradezu erdrückendes Übergewicht gegenüber Deutschland gewann. England hatte bereits eine entwickelte Eisenindustrie; in England lagen Eisen und Kohle dicht an der Küste, also in der Nähe der Werften, für die damit das Material leicht, schnell und billig zu beschaffen war; England hatte die große Kriegsflotte, in der stets alle technischen Neuerungen sofort und ohne Rücksicht auf Rentabilität erprobt werden konnten; England hatte den ständigen großen Bedarf an Schiffen aller Art; England war der Schiffbaumeister für die ganze Welt; England hatte die Kapitalien, die der im Verhältnis zum Holzschiffbau so viel schwierigere und kostspieligere Aufbau und Betrieb einer Eisenwerft erforderte. Alles das fehlte in Deutschland, wo die Eisenindustrie sich erst mit dem in den vierziger Jahren in Gang kommenden Eisenbahnbau in kleinen Anfängen und überdies weit von der Küste, im Rheinland, in Westfalen und Oberschlesien, entwickelte.

1851 gab es in England bereits eine Dampferflotte von insgesamt 105 000 RT, in Deutschland an Seedampfern noch keinen einzigen. In diesem Jahr wurde in Stettin die erste deutsche Eisenwerft gegründet, die Firma Früchtenicht & Brock, aus der später der Stettiner Vulcan hervorging. Sehr zögernd folgten vereinzelte weitere Versuche, 1854 die Gründung der Werft von Möller & Holberg in Stettin, der Vorgängerin der Oder-Werke, im nächsten Jahr je ein erster Seedampferbau bei Schichau in Elbing und auf der Godeffroy-Werft in Hamburg. Dann wurde es ein Jahrzehnt lang wieder ganz still. Erst 1865 kommt in Kiel die Norddeutsche Schiffbaugesellschaft hinzu, die spätere Germania-Werft. Das 1843 in Bremen begründete Eisenwerk von Waltjen & Leonhardt hat 1847 den ersten eisernen Flußdampfer, 1857 einen Schlepper und erst 1866 den ersten Seedampfer, den 764 BRT großen „Falke" für den Englanddienst des Norddeutschen Lloyd gebaut. Aber selbst beim Stettiner Vulcan kamen noch 1867, also im siebzehnten Jahr seines Bestehens, nicht mehr als zehn Prozent der gesamten Lohnsumme auf den Schiffbau. Bei solchem Stand der Industrie in Deutschland war für den Norddeutschen Lloyd gar nichts anderes möglich, als daß er seine Schiffe in England bestellte. Denn wenn dieses von Anfang an großzügig begonnene Unternehmen halten wollte, was bei seiner Gründung geplant war, so konnte es sich nicht auf Versuche zugunsten des heimischen Schiffbaus einlassen, sondern mußte Wert darauf legen, in seinem Schiffsmaterial von vornherein den englischen Mitbewerbern gleichwertig zu sein.

Es ist natürlich müßig, zu fragen, ob ein Mann wie Johann Lange nicht doch den Anschluß an die veränderten Verhältnisse gefunden und seiner Werft die Verbindung mit dem neuen großen Auftraggeber gesichert hätte. Gewiß ist, daß auch das Verhältnis zwischen Werft und Reeder begann, sich gründlich zu ändern. Denn mit dem Norddeutschen Lloyd und seinem überraschenden Aufstieg verschwand ein charakteristisches Element des bisherigen Schiffahrtsbetriebes in Bremen: die Kaufmannsreederei. Beide Zweige, die Schiffahrt und der Außenhandel, waren zu groß und zu verschieden im Betrieb geworden, so daß ihre Vereinigung auf die Dauer nicht zweckmäßig blieb. Es kam hinzu, daß die Auswanderer sich rasch dem neuen Verkehrsmittel zuwandten. Waren auch die Passagepreise höher, so ersparte im ganzen doch die schnellere Beförderung Kosten. Damit gingen dem Einzelreeder für seine Segelschiffe die sicheren Einnahmen verloren, die bisher dem Frachtgeschäft zugute gekommen waren. Die Entwicklung vollzieht sich seit den sechziger Jahren sehr rasch. Noch 1866 benutzte erst ein Drittel der Auswanderer Dampfer, 1871 waren es bereits 84 Prozent, drei Jahre später 98 Prozent. Der Passagierverkehr Bremens mit Nordamerika war damit ganz an die große

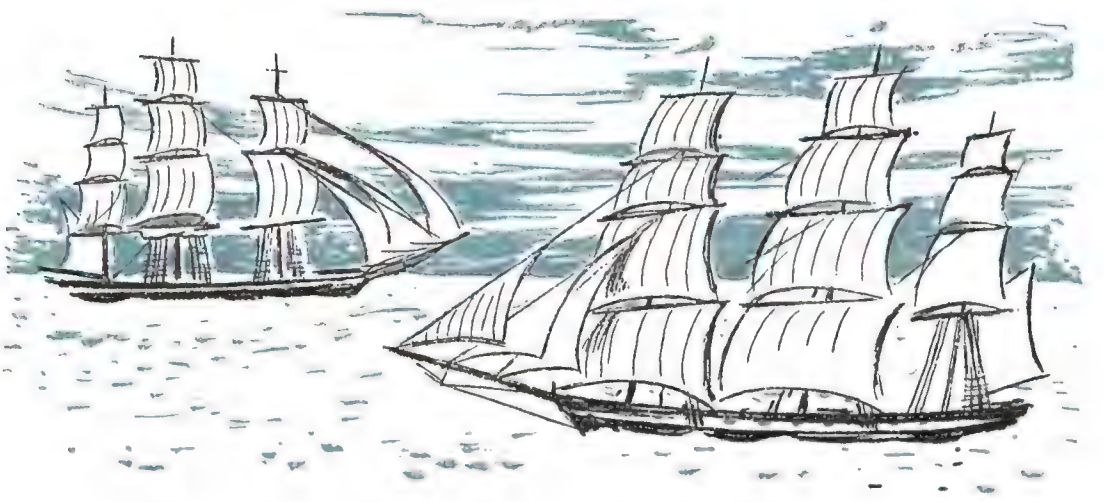
Schiffahrtsgesellschaft gekommen, die für die deutschen Werften noch keine Aufträge hatte. Nun war freilich der Norddeutsche Lloyd mit seiner Dampferflotte nicht Bremen, und noch lange blieb es so, daß im Hafenbilde die Segelschiffe weit überwogen, vor allem an Zahl. Ja, für eine Reihe von Jahren, in einigen Zweigen bis in die neunziger Jahre, nahm die Segelschiffahrt sogar noch lebhaft teil an dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung. In der Statistik steigen die Zahlen noch bis 1880, zwar nicht der Schiffe, aber der Gesamttonnage, was also bedeutet, daß die Schiffe größer werden. Auch soll niemals vergessen werden, daß das Ende der Segelschiffahrt, als es nun einmal kommen mußte, würdig, ja großartig war, und vor allen anderen Ländern in Deutschland, an der Weser. In Bremen war es D. H. Wätjen, dem 1880 die größte Segelschiffsreederei der Welt gehörte. Mit über 40 großen Seglern übertraf er sogar den Norddeutschen Lloyd, der damals 35 Dampfer besaß. Dabei bestand freilich fast ein Drittel dieser Segelflotte aus Schiffen, die in England gebaut waren. Schließlich aber kamen, zwischen 1895 und 1906, von zwei Unterweserwerften drei von den vier größten Segelschiffen, die die Welt überhaupt gekannt hat: die berühmten Fünfmaster „R. C. Rickmers" von der Rickmerswerft und „Potosi" und „Preußen" von Tecklenborg, alle drei nun aber als stählerne Schiffe erbaut. Von den beiden Männern, die gleichsam das Erbe Johann Langes in der Tradition des Segelschiffbaues an der Weser übernahmen, hat sich R. C. Rickmers, so lange er lebte, gegen den Bau von Eisenschiffen gesträubt, so daß erst seine Söhne nach 1886 damit beginnen konnten. Nach ihm ist dann Georg W. Clausen, der große Schiffbauer der Tecklenborgwerft, der Schöpfer der „Potosi" und „Preußen", der letzte ebenbürtige Nachfahre und Vollender dieser aussterbenden Kunst geworden.

Der alte Johann Lange, der selber in seinem siebzigjährigen Leben so manchen Wandel im Schiffbau miterlebt, der schon als Vierzigjähriger den Mut gehabt hatte, mit dem Bau des ersten Dampfschiffes ganz neue, ungewohnte Wege zu beschreiten, hätte sich gewiß niemals ungläubig und ablehnend den Forderungen verschlossen, die eine anders gewordene Zeit hätte stellen müssen. Er konnte nur wünschen, daß die Jungen es ebenso machten und nun zusähen, „wie weit sie es brächten". Was er noch dazu hatte vorbereiten können, das hatte er getan. Von früh auf wohl hatte er zwei von seinen fünf Söhnen, Johann und Carl, für die Leitung der Werft bestimmt und ausgebildet. Johann war 1804, Carl 1819 geboren. Sie waren also beim Tode des Vaters 40 und 24 Jahre alt. Dazu kam als dritter der jüngste Bruder der Frau Anna Lange, Johann Raschen, geboren am 4. Mai 1803, fast gleichaltrig also mit seinem Neffen Johann Lange, dem ältesten Sohn seiner Schwester, und mit ihm Zeit seines Lebens eng verbunden. Johann Raschen hatte, als er herangewachsen war, bei seinem Schwager zunächst die Schmiede geleitet und dabei von Anfang an seine besondere Neigung dem langsam an Bedeutung wachsenden Maschinenwesen zugewandt. Bis zum heutigen Tag bewahrt die Familie als wohlbehütetes Erbstück die kleine Lokomotive, die er 1837 nach seinen Plänen in den Werkstätten der Werft erbauen ließ und gern als neuestes technisches Wunderwerk einem staunenden Publikum vorführte. Mehrmals hatte der alte Lange die beiden jüngeren Johanns nach England geschickt, endlich sogar für eine mehrjährige Lehrzeit nach Amerika.

Was es also in den fortgeschrittenen Ländern an technischen Neuerungen gab, das hatte die junge Generation kennengelernt, als ihr 1844 die Leitung der Werft zufiel. Der älteste Sohn Johann, bei dem auch Johann Raschen blieb, übernahm die Werft in Vegesack, Carl ging nach Bremerhaven; die drei anderen Söhne, Martin (geb. 1813), Dietrich (geb. 1815) und Gerhard (geb. 1824), widmeten sich den übrigen Langeschen Betrieben, der Brauerei, der Seifenfabrik und der Reederei. Man darf annehmen, daß die Oberleitung des Ganzen, wenn nicht rechtlich, so doch tatsächlich noch einige Zeit bei der Frau Anna lag, die beim Tode ihres Mannes 59 Jahre alt war und ihn 23 Jahre überlebt hat. Wenn sich in der Familie die Überlieferung erhalten hat, daß man in Bremen zu sagen pflegte: es gäbe nur einen Mann in Vegesack, und

das sei Großmutter Lange, so zeigt das jedenfalls, wie ihre Energie noch bei den späten Nachfahren eingeschätzt wurde.
Daß die Söhne, mit oder ohne Antrieb der Mutter, nicht gewillt waren, hinter der Zeit zurückzubleiben, zeigte sich gleich. Wenige Monate nach dem Tode des Vaters wurde zum ersten Mal der Bau eines eisernen Schiffes geplant und durchgeführt. Es war der Flußdampfer „Gutenberg", der dritte dieses Namens, der am 11. Oktober 1845 vom Stapel lief und wieder für die Fahrt nach Bremerhaven bestimmt war. Und diesmal schien das nicht nur, wie damals bei der „Weser", ein vereinzeltes Ereignis zu bleiben, sondern wirklich ein neuer Anfang zu werden. Denn nach nicht allzu langer Zeit folgten in kurzen Abständen, im Sommer 1847 und Anfang 1848, zwei weitere eiserne Dampfboote, eine neue „Bremen" für eigene Rechnung und eine „Concordia" für den Verkehr zwischen Hamburg und Stade. Ihrer Länge nach waren es ziemlich große Fahrzeuge; sie übertrafen darin, von dem „Uhland" abgesehen, selbst die größten Seeschiffe, besonders der „Gutenberg" und die „Bremen", die 148 Fuß und 172 Fuß maßen, während sie in Breite und Tiefgang natürlich weit zurückblieben. Im einzelnen können wir uns keine Vorstellung mehr von diesen Schiffen machen, da im Gegensatz zu der alten „Weser" keine Bilder davon erhalten sind. Es waren sicherlich wieder Pionierleistungen, und man wird Grund gehabt haben, auf sie stolz zu sein. Und doch war auch dieser mit soviel Tatkraft begonnene Versuch kein Erfolg. Sechs Jahre lang, nach der „Concordia", wird kein eisernes Schiff, überhaupt kein Dampfschiff mehr gebaut. Ein „Simson" folgt dann 1854, aber er bleibt ganz vereinzelt bis 1865, wo man sich endlich an den ersten eisernen Seedampfer heranwagt, den „Smidt", ein Riesenschiff im Vergleich zu allem, was bis dahin auf der Werft gebaut war, mit 1100 Last, 210 Fuß lang, bei einer Breite von 39 Fuß und einer Tiefe von 32 Fuß, während die Maße im Durchschnitt bei den Dreimastern, auch den großen von 300 und 400 Last, nicht über 140 Fuß, 32 Fuß und 18 Fuß hinausgingen. Drei Jahre wurde daran gebaut. Am 16. Dezember 1867 lief der „Smidt" vom Stapel und wurde Ende Februar 1868 nach Bremerhaven in Fahrt gesetzt. Aber wenn schon die früheren eisernen Flußdampfer keine ermunternden Erfolge gewesen zu sein scheinen, so war der „Smidt" ein offenbarer Mißerfolg. Er bewährte sich als Dampfschiff gar nicht und wurde erst, nachdem die Maschine herausgenommen war und er als Segler fuhr, ein brauchbares Schiff.
Diese Zahlen – 2 eiserne Dampfschiffe zwischen 1848 und 1871 unter mehr als 60 großen hölzernen Segelschiffen – zeigen deutlich genug, wie schwierig der Übergang war, auch für eine alte und angesehene Werft, die über Hilfsmittel genug verfügte und deren Leitern es auch jetzt nicht an Mut zu neuen Unternehmungen fehlte. Von den anderen Werften an der Unterweser hatte noch keine einzige derartige Versuche gemacht, weder Sager und Ulrichs in Vegesack, noch Rickmers, Tecklenborg und Wencke in Bremerhaven. Nur Waltjen & Leonhardt in Bremen hatten fast gleichzeitig mit Lange in ihrem Eisenwerk den eisernen Flußdampfer „Roland", nicht ohne allerlei Schwierigkeiten, fertiggestellt. Aber es ist doch sehr bezeichnend, daß es darüber zwischen den beiden noch jugendlichen Gründern – Carsten Waltjen war erst 32 Jahre alt – zum Bruch kam: Heinrich Leonhardt, einige Jahre älter, hielt noch nichts von Eisenschiffbau in Deutschland, und da er die Experimente seines Freundes nicht weiter mitmachen wollte, trat er aus der Firma aus.
Hat es vielleicht auch in der Firma Johann Lange ähnliche Auseinandersetzungen gegeben? Auffallend ist, daß Johann Lange jun., der erst am 8. Januar 1849 formell Besitzer der Werft geworden war, bereits nach wenigen Jahren ausschied und sie an seinen Bruder in Bremerhaven verkaufte. Johann ist 1876 kinderlos gestorben. Alle Bemühungen seines Vaters haben ihn nicht zum Schiffbauer machen können, und auch zum Kaufmann war er, wie es scheint, nicht geboren. Nach seinem Rücktritt lag die Leitung der Vegesacker Werft im wesentlichen in den Händen von Johann Raschen. Denn Carl blieb in Bremerhaven, wo das Geschäft

offensichtlich gut ging. Ein Zeichen dessen war das prunkvolle Haus, das er sich dort am Alten Hafen erbaute und von dessen Luxus noch heute erzählt wird.
Aber Carl – die Firma in Bremerhaven hieß jetzt Carl Lange, Johanns Sohn – war auch rühriger und geschickter als sein Bruder. Er betrieb in Bremerhaven nicht nur das sehr einträgliche Reparaturgeschäft mit seinem Trockendock – Drydock, wie es damals noch allgemein hieß –, sondern begann jetzt auch öfter selbst Schiffe zu bauen, was zu Lebzeiten seines Vaters nur einmal, mit der kleinen Brigg „George Duckwitz" 1843 geschehen war. 1849 lief in Bremerhaven der Dreimaster „Anna", 280 Last groß, vom Stapel, und in den nächsten Jahren ließ Carl Lange zwei große Vollschiffe folgen, die die Namen seiner Eltern trugen, „Johann Lange" und „Anna Lange". Das erste, 1851–1852 erbaut, hatte mit 806 Last eine Größe, die in Vegesack erst 1855 erreicht wurde. Das zweite, mit 634 Last wesentlich kleiner, war dafür in der Form das modernste, was es damals an der Weser gab. Es wurde allgemein als „Clipper" bezeichnet, so sehr näherte es sich in seiner Bauart dem amerikanischen Typus der berühmten „Windhunde des Ozeans", für den gerade damals die kurze, aber großartige Blütezeit begann. Der Erbauer, mit Recht stolz auf sein Werk, ließ die Erinnerung an die schönen Schiffe in einem großen Bilde festhalten. Es gehört heute, zusammen mit dem Bildbericht des alten Lange – der es freilich damit nicht ganz so eilig gehabt hatte – dem Focke-Museum in Bremen, der vorbildlichen Sammlung bremischer Altertümer, die in ihren reichen Beständen auch sonst noch viele Bilder, Modelle, Risse von Segelschiffen, auch solchen von der Langeschen Werft, bewahrt.



Im Vergleich zu dem nach wie vor sehr lebhaften Betrieb in Vegesack ist freilich der Schiffbau in Bremerhaven immer bescheiden geblieben. Eine Liste der Neubauten von Carl Lange ist nicht erhalten. Es läßt sich nur nach den bremischen Schiffsregistern angeben, was dort an Seeschiffen für bremische Rechnung gebaut worden ist. Dabei darf man wohl annehmen, daß der Anteil nichtbremischer Auftraggeber in Bremerhaven eher niedriger als höher war im Vergleich zu Vegesack, wo er etwa ein Siebentel beträgt, und also die Zahl der von Bremen bestellten Schiffe doch ungefähr den Gesamtumfang der Leistung erkennen läßt. Stellt man in beiden Betrieben nur die Zahlen der für Bremen gebauten Schiffe gegenüber, so ergibt sich,

daß es in der mehr als zwanzigjährigen Blütezeit, die auf den Tod des alten Lange noch folgte (1844–1867), in Vegesack 70 waren, in Bremerhaven aber nur 7. Hier brachte der rasch und stetig wachsende Verkehr an großen Schiffen, von denen jetzt natürlich keines mehr die schwierige Fahrt weseraufwärts unternahm, vielmehr in zunehmendem Maße Gelegenheit zu einträglichen Reparaturarbeiten. Carl Lange rechnete also richtig, wenn er den Schiffbau einstweilen zurückstellte, zumal schon drei gut beschäftigte Werften in Bremerhaven und den Nachbarorten bestanden. Statt dessen ließ er 1860 vorn in der Geestemündung, wo sich sein Vater schon 1834 den besten Platz gesichert hatte, ein zweites großes Trockendock mit Liegeplätzen für zwei Schiffe bauen. Und hier ist ein Punkt, wo die Firma Lange nun doch einen entscheidenden Antrieb durch die Gründung der neuen großen bremischen Schiffahrts-Gesellschaft erhielt. Denn offensichtlich wäre die Anlage nicht geplant und verwirklicht worden ohne den Norddeutschen Lloyd. Er besaß damals, im dritten Jahr seines Bestehens, bereits sechs neue Dampfer für die Englandfahrt und vier größere für den Verkehr nach New York. Wenn Carl Lange jetzt als erster in Bremerhaven ein großes modernes Dock zur Verfügung hatte, so war er sicher, daß der Bau sich rasch bezahlt machen würde.

Indessen wirkte sich für die Werften die letzte große Konjunktur im Holzschiffbau aus, und nicht nur in Vegesack. An der ganzen Unterweser beginnt in der Zeit nach dem Tode des alten Lange ein Bauen, wie es nie vorher erlebt war und nie wieder gekommen ist. Man erkennt es schon, wenn man nur die Zahl der Werften betrachtet, deren Namen jetzt in den bremischen Schiffsregistern neu erscheinen. Natürlich hat es Bootsbauer an der Küste und in ihrer Nähe immer und überall zahlreich gegeben. Jetzt aber scheint es, als wollten sie alle anfangen, große Seeschiffe zu bauen. Nimmt man das Maß dessen, was bis 1830 für den damals herrschenden Typ der Galiot die Durchschnittsgröße war, 80 Last, als unterste Grenze, so gibt es Werften, die Schiffe dieses Umfanges bauen, bis 1844 im ganzen Unterwesergebiet nur 18. Zwischen 1844 und 1867 aber werden 42 genannt. Davon können 10 als große Werften gelten: in Vegesack außer Lange Peter Sager und seit 1838 H. F. Ulrichs, dazu Hinrich Bosse in Burg an der Lesum; auf dem oldenburgischen Ufer D. Oltmanns Wwe. in Motzen gegenüber Blumenthal und Ide Oltmanns in Brake; endlich in Bremerhaven Carl Lange, F. W. Wencke, R. C. Rickmers und Joh. C. Tecklenborg. Unter den 32 kleineren Werften, die sich über das ganze Gebiet von Bremen bis Bremerhaven verteilen, sind freilich viele – es ist sogar gut die Hälfte –, die nur ein- oder zweimal mit einem wirklich seegehenden Schiff in den Listen zu finden sind und dann gleich wieder verschwinden. Aber ihre Versuche sind ein Zeichen dafür, wie der Geist der neuen Zeit jetzt auch diese schwerfällige und konservative Bevölkerung zu ergreifen beginnt.

Noch immer steht die Firma Lange mit ihren beiden Betrieben weitaus an der Spitze. Ihr Anteil an der Gesamtproduktion des Unterwesergebietes ist seit dem letzten Jahrzehnt des alten Lange, wo er 27,6 Prozent ausmachte, etwas zurückgegangen. Aber auch in den fünfziger Jahren beträgt er, trotz der großen Vermehrung der Werften, immer noch 21 Prozent. Und dabei ist nur die Zahl der Schiffe berücksichtigt. Würde man den Lastgehalt zum Maßstab nehmen, so wäre das Ergebnis noch sehr viel günstiger. Denn auch und gerade in den einzelnen Spitzenleistungen blieb das Langesche Unternehmen noch immer unerreicht. Bis 1857 vergeht kein Jahr, in dem nicht mindestens zwei Schiffe von 300 und mehr Last bei Lange die Helgen verlassen, darunter die beiden vielbewunderten Riesen für die in Duisburg ansässige Tabakfirma A. Böninger, der 1852 erbaute „Arnold Böninger“ mit 630 Last und vier Jahre später die „Duisburg“ mit 692 Last, sowie 1855 für Bremen der „D. H. Wätjen“ mit 860 Last. Die folgenden Jahre haben infolge der großen Handelskrise, die 1857, von Amerika ausgehend, die Wirtschaft erschütterte, ein ruhigeres Tempo. Aber auch in dieser Zeit werden Schiffe fertig wie der „Carl“ für E. C. Schramm in Bremen (746 Last), Wätjens „Göschen“

mit 780 Last und der „Senator Iken“ (857 Last) für J. F. W. Iken. Der letzte in der Reihe dieser Riesen ist 1867 eine neue Bark „D. H. Wätjen“ mit 845 Last. An die Maße dieser sieben Schiffe kommt, von zwei oder drei vereinzelten Ausnahmen abgesehen, in dieser Zeit noch keine der anderen Weserwerften heran.

Und dennoch sollte der Segelschiffbau am Ende sein, auch bei Johann Lange? Nein, nicht der Segelschiffbau, wohl aber der von hölzernen Schiffen. Ihm wurden seit dem Ende der sechziger Jahre durch eine völlige Veränderung der Lage so plötzlich die Grundlagen entzogen, daß es im Anfang der siebziger Jahre schien, als sollte der Schiffbau aus Vegesack überhaupt verschwinden. Weit weg, in fremden Erdteilen geschahen die Ereignisse, die diesen Wandel für die Unterweser herbeiführten. Das eine war die Eröffnung des Suezkanals 1869. Von seiner Benutzung waren Segelschiffe ausgeschlossen. So wurde ihnen hier ihre Unzeitgemäßheit für eine der wichtigsten Linien des Weltverkehrs, die Verbindung nach Vorderindien, gleichsam amtlich bescheinigt. Gleichzeitig vollzogen sich aber auch da, wo sie noch uneingeschränkt herrschten, vor allem auf dem Atlantischen Ozean, Veränderungen, durch die der deutsche Holzschiffbau schwer getroffen wurde. Diese Veränderungen betrafen den plötzlichen Rückgang der Reederei in Amerika und die Aufnahme des Baus von eisernen Segelschiffen in England. Nach der Handelskrise von 1857 und noch mehr nach der Beendigung des Sezessionskrieges 1865 hat, wie es scheint, das amerikanische Kapital das Interesse an der Schiffahrt verloren. Die Erschließung des riesigen Landes kam jetzt mit den Mitteln der neuen Technik erst recht in Gang. 1869 wurde die erste Pazifikbahn eröffnet. Da boten sich reichlich weit lohnendere Anlagemöglichkeiten. Natürlich kam dieses Ausscheiden eines großen Konkurrenten der bremischen Schiffahrt zugute, aber es war ein Verhängnis für den bremischen Schiffbau. Denn die Amerikaner hatten ja nun Überfluß an Schiffen, und zwar an guten Schiffen von den berühmten Werften der Neuenglandstaaten. Sie waren billig zu haben. Was lag näher, als daß der bremische Kaufmann sie erwarb? Solche Ankäufe hatte es gewiß schon immer gegeben. Aber in den Jahren von 1835–1844 waren es keine 8 Prozent gewesen. Zwischen 1844 und 1859 steigt der Anteil schon auf 16,5 Prozent, und in den sechziger Jahren waren bereits über 30 Prozent aller in Bremen neu eingestellten Schiffe amerikanischer Herkunft. Die Schiffe müssen den Bremern – und nicht nur ihnen – gefallen haben, und so fanden die Werften in Amerika auch nach dem Rückgang der heimischen Schiffahrt für den Ausfall im Inland Ersatz im Ausland, außer in Norwegen vor allem in Deutschland. Um 1870 gab es 32 Amerikaner in der bremischen Handelsflotte. 1880 waren es 95, und fünf Jahre später war es beinahe die Hälfte: 101 bei einem Gesamtbestand von 215 Segelschiffen.

Aber es kam noch schlimmer. Dieselbe Zeit brachte den Übergang vom hölzernen zum eisernen Schiff und damit die riesige Überlegenheit Englands, die für Deutschland noch lange nicht einzuholen war, auch nicht durch die Zwischenlösung des Compositbaus, bei dem die Schiffe unter Beibehaltung der hölzernen Außenhaut eiserne Spanten, Quer- und Längsverbindungen erhielten. In England war diese Bauweise schon seit den fünfziger Jahren vielfach üblich. In Deutschland sind kaum Versuche damit, an der Unterweser jedenfalls überhaupt nicht, gemacht worden. Das hieß also: wenn die Holzschiffe aus Amerika, die zum Teil ja schon alt waren, ausgedient hatten und die Reeder neue, moderne dafür haben wollten, so mußten sie sich wieder an das Ausland wenden, und nun nach England, das mit dem Beginn des Eisenbaues sofort auch seinen Vorsprung gegenüber Amerika wiedergewonnen hatte. Eine einzige Angabe mag den Wandel der Zeiten verdeutlichen. Die Inhaber von D. H. Wätjen & Co. waren früher die besten Geschäftsfreunde der Vegesacker Schiffbauer gewesen, nicht bloß des alten Lange und seiner Söhne, sondern auch von H. F. Ulrichs und Peter Sager. In den siebziger Jahren übernahm dieselbe Reederei 14 teils ältere, teils neuerbaute eiserne Barken von England, alle in der Größe von 600 und mehr Last.

Das Gegenbild dazu bietet Vegesack Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre. Einst hatte Johann Lange 600 Menschen beschäftigt, Sager 200. Jetzt, 1868, zählte man auf allen drei Werften zusammen 224 Arbeiter, in den beiden folgenden Jahren 148 und 55 und 1871 noch 38. In diesem Jahre schloß die Werft von Bosse in Lesum ihre Pforten, um dieselbe Zeit Sager in Vegesack. Bei Lange hatte man, wohl um die Arbeiter zu beschäftigen, eine Bark von 490 Last auf eigene Rechnung begonnen und in der Firma C. L. Brauer & Söhne noch einen Käufer gefunden. Am 27. August 1870 lief sie vom Stapel und erhielt den Namen „Bremen". Diese „Bremen" ist als letztes Seeschiff in der alten handschriftlichen Liste verzeichnet, die mit der Galiot „Adelheid Wilhelmina" von 1805 beginnt. In der durchgehenden Zählung, die man unter Zugrundelegung dieser Liste erst später eingeführt hat, ist dieses erste Segelschiff „Bremen" von der Langeschen Werft – die Namensschwestern vorher waren alle drei Flußdampfer – das 254. Schiff. Es folgt noch eine Art Anhang von neun Nummern, der fast sogar wie die Andeutung eines neuen Anfangs erscheint. Denn es sind in einer Reihe 9 eiserne Fahrzeuge, allerdings nur ganz kleine: 6 Schleppkähne für den Norddeutschen Lloyd – der erste Auftrag von dort – im Sommer 1870 und 3 Sandschiffe für die Oldenburgische Eisenbahnverwaltung im April 1871. Mit ihnen, mit der Nummer 263, hört die Liste endgültig auf. Erst zwölf Jahre später, 1883, hat man neu begonnen. Die Zählung geht, ohne Begründung für die Lücke, weiter mit der Baunummer 306. Von der Zwischenzeit ist nichts zu erfahren, zumal die amtlichen bremischen Schiffsregister seit 1867 die Herkunft der Schiffe nicht mehr angeben. Vielleicht ist die Liste bei Carl Lange, der ja der Besitzer und eigentliche Leiter auch des Vegesacker Betriebes war, unter Einrechnung der dort gebauten Schiffe weitergeführt und das Zwischenstück bei der Auflösung der Firma in Bremerhaven verlorengegangen. Ein halbes Jahrhundert großer Leistung war abgeschlossen. Ein Jahr nach der Gründung des Deutschen Bundes hatte die alte Stammwerft Johann Lange mit dem ersten deutschen Dampfschiff „Die Weser" 1816 ihren glänzenden Aufstieg begonnen. Die 200 Seeschiffe, die hier vom Stapel gelaufen waren, hatten, da ja der Bund keine eigene Staatlichkeit und damit auch keine Nationalflagge besaß, zum größten Teil die bremische Flagge geführt. Auch der große eiserne Dampfer „Smidt" hat im Februar 1868 noch unter diesem Zeichen seine Fahrt begonnen, obwohl zu Lande damals schon von der Maas bis an die Memel die schwarz-weiß-rote Flagge des Norddeutschen Bundes wehte. Aber für die Handelsschiffe wurde sie erst am 1. April 1868 eingeführt. An diesem Tage verschwanden die Flaggen der seefahrenden deutschen Einzelstaaten – die sich nach der Eingliederung von Schleswig-Holstein und Hannover in Preußen schon von acht auf sechs vermindert hatten –, und eine gemeinsame Flagge aller deutschen Schiffe von Emden bis Memel zeigte im Auslande an, daß ein deutscher Staat im Entstehen war. Drei Seeschiffe hat die alte Werft noch unter der Flagge des künftigen Reiches gebaut, die Barken „Johann Carl" und „Erna" und als letztes die „Bremen". Dann versinkt sie, im Jahr der Begründung des Reiches, für mehr als ein Jahrzehnt in Dunkel und Bedeutungslosigkeit.

Aber was einmal zu irgendeiner Zeit wirklich lebendig und schöpferisch war, hat bisweilen eigene und ganz ungewöhnliche Lebensgesetze. Es mag für lange Zeit ganz klein werden und bis auf den Namen verschwinden, und es kann doch etwas bleiben, was mehr ist als nur Erinnerung. Auch von Johann Langes Werft blieb etwas zurück, was eines Tages auf seine Weise wieder Leben bekam. Und nicht in Bremerhaven geschah es, wo nach dem siegreichen Kriege das viele Geld verdient wurde, sondern auf dem alten Platz Johann Langes in Vegesack.

H. F. ULRICHS

Wenn der Schiffbau niemals ganz aus Vegesack verschwand, auch nicht in den schlechtesten Zeiten, als man bei Sager ganz aufhörte und bei Lange alles still lag, so ist das das Verdienst des dritten Betriebes in Vegesack, der Werft von H. F. Ulrichs. Ihre Geschichte gehört in dieses Buch. Denn der Bremer Vulkan, zwar 1893 noch auf dem alten Platz von Johann Lange begründet, steht seit 1895 auf dem Gelände der früheren Ulrichsschen Werft.

Hermann Friedrich Ulrichs war um eine Generation jünger als Johann Lange, gleichaltrig mit dessen Söhnen und dem jungen Schwager Johann Raschen. So begann sein Werk, als das von Johann Lange sich schon dem Ende zuneigte, zur gleichen Zeit, als in Bremerhaven R. C. Rickmers und Johann Carl Tecklenborg ihre Werften gründeten.

Daß eine neue Zeit gekommen war, wurde auch hier deutlich. Johann Lange hatte sich aus dem Handwerkerstand zum großen Unternehmen heraufgearbeitet, und noch denselben Weg ging R. C. Rickmers. Aber schon Joh. Carl Tecklenborg war mehr Kaufmann als Handwerker, und H. F. Ulrichs begann als Unternehmer. Sein Vater war ein Bremer Großkaufmann, Inhaber der alten Firma B. Grovermann & Co., die auch eine Reihe eigener Schiffe besaß. Als Hermann Friedrich, am 30. Juli 1809 geboren, heranwuchs und daran zu denken hatte, sich, wie seine Vorfahren, seine Brüder, im Wirtschaftsleben eine eigene Stellung zu schaffen, hatte gerade der Schiffbau seine erste große Hochkonjunktur. Es war die Zeit nach der Gründung Bremerhavens, mit der, wie ja bald deutlich wurde, ein neues, frisches Leben in der Vaterstadt begann. Der junge Hermann Friedrich beschloß, Schiffbauer zu werden. Man darf vermuten, daß das in damaliger Zeit noch ein ungewöhnlicher Schritt war für den Sohn eines Großkaufmanns. Es läßt auf einige Selbständigkeit schließen. Aber die Berechnung war richtig. Denn natürlich kamen ihm die Verbindungen, die er durch seine Familie zur bremischen Kaufmannschaft hatt, für seine Werft später sehr zugute.

Er hatte sich in der Welt umgesehen, hatte auch als Schiffbauer in Deutschland wie im Ausland gearbeitet, in Kopenhagen und auch, wie der jüngere Johann Lange, in Amerika, und war also gut vorbereitet, als er 1838 begann. Die Werft wurde am Westende von Vegesack, am Fährgrund, angelegt, ursprünglich sogar jenseits der Grenze, auf hannoverschem Gebiet, da, wo heute der Straßenname „Ulrichs Helgen" daran erinnert, und erst, als die Behörden sich auf Grund der Bestimmungen weigern mußten, die im „Ausland" erbauten Schiffe als bremische anzuerkennen, mußte bremischer Grund und Boden hinzugekauft werden, so daß Schiffe, die drüben von den Helgen gekommen waren, doch im „Vaterlande" fertiggestellt

wurden und die bremische Urkunde, den „Bielbrief", erhalten konnten. Zwischen diesen Werften von Lange und Ulrichs, die also beide sich über die Grenzen in den Nachbarstaat ausdehnten, lag die von Sager, sozusagen als einzige rein bremische Werft, an der Stelle, wo heute die „Strandlust" steht, in der Mitte.

Die Schiffsliste von H. F. Ulrichs, sauber geführt und später gelegentlich auch schon, als Erinnerungsgabe zu Stapelläufen, gedruckt, liegt lückenlos vor vom Beginn 1838 bis zum Ankauf des Unternehmens durch den „Bremer Vulkan" 1895. Der Vergleich mit der Langeschen Liste ist lehrreich. Mit dem Kleinzeug, das bei Lange in den ersten Jahrzehnten überwiegt, gibt sich Ulrichs kaum noch ab. Galioten werden überhaupt nicht mehr gebaut; in den ersten vier Jahren gibt es noch einige kleine Briggs und Schuner zwischen den Barken und Vollschiffen, dann, etwa seit 1844, sind es fast ausschließlich wie bei Johann Lange große Segler von 200, 300 und 400 Last. Nur einmal hat er sich um den Bau kleiner Fahrzeuge bemüht, aber da ging es um ein Unternehmen, das eine besondere Bedeutung zu haben schien: es war 1848, als die erste deutsche Kriegsflotte gegründet werden sollte. Da war H. F. Ulrichs der erste Fachmann, an den die neue Marineleitung – die Arnold Duckwitz unterstand – sich um Rat und Auskunft wandte. Von seiner Werft kam das erste Ruderkanonenboot, das schon am 20. Juni 1848 vom Stapel lief und das dann als Vorbild für die späteren Bestellungen bei den andern Werften diente: das, wie die Zeitungen stolz schrieben, erste deutsche „Kriegsschiff", das an der Weser erbaut wurde. Ulrichs war auch der Vertrauensmann von Duckwitz, der nach England entsandt wurde, um die zwei Dampfer zu begutachten, die man dort kaufte, um sie in Deutschland zu Kriegsschiffen umzubauen, und er hat seine ganze Tatkraft dafür eingesetzt, als es galt, das eine der beiden Schiffe, den „Erzherzog Johann", der während der Überfahrt durch Strandung bei Terschelling schwere Havarie erlitten hatte, wiederherzustellen. Im ganzen war das freilich bei dem kläglichen Verlauf der Dinge keine erfreuliche Arbeit, und der junge Unternehmer mochte froh sein, als er seine Kraft bald wieder ungeteilt dem Handelsschiffbau widmen konnte.

Wie bei Lange waren die Auftraggeber auch hier vor allem die bekannten Kaufmannsreeder in Bremen. Häufiger als andere erscheint in den ersten zwanzig Jahren die Firma B. Grovermann & Co. in der Liste. Aber auch Hamburger Reedereien sind darunter. Eine, Hertz & Söhne, läßt zwölf Barken von 260 Last in den vier Jahren zwischen 1859 und 1863 bauen. Zwischen 1864 und 1870 gehen sechs Barken an eine spanische Firma in Bilbao. Das sind deutliche Beweise dafür, wie man zufrieden war mit dem, was bei Ulrichs geleistet wurde. Wie bei Lange spiegelt sich das Auf und Ab der guten und der weniger guten Zeiten in den Listen. 1853 und 1856 sind Jahre, in denen fünf große Neubauten abgeliefert werden, dann, nach der großen Wirtschaftskrise, wieder 1863. Damals waren 25 Jahre seit der Gründung vergangen. Das Unternehmen hatte seine Probe bestanden. Es hatte sich neben den beiden anderen alteingeführten Vegesacker Werften nicht nur behauptet. 1852 war eine Zweigwerft in Bremerhaven angelegt worden, 1864/1865 wurde dort, nach dem Vorbild von Carl Lange, auch ein neues, modernes Trockendock erbaut. Der erfolgreiche Unternehmer, der noch in den Jahren der besten Schaffenskraft stand, durfte hoffen, der Krise im Schiffbau, die er ja auch kommen sehen mußte, mindestens ebensogut begegnen zu können wie die beiden älteren Mitbewerber.

Aber H. F. Ulrichs konnte sich nicht so lange der Früchte seines Fleißes erfreuen wie der alte Johann Lange. Erst 56 Jahre alt, starb er plötzlich am 3. Dezember 1865, nachdem er noch am Abend zuvor gesund mit seinen Freunden zusammengesessen hatte. Die beiden ältesten Söhne unter seinen dreizehn Kindern, Carl und Hermann, waren 22 und 21 Jahre alt. In einer schweren Zeit fiel den beiden jungen Männern das verpflichtende Erbe zu. Aber sie haben es gut zu wahren gewußt. In den Jahren 1868–1871, in denen die beiden benachbarten Werften

von Sager in Vegesack und Bosse in Burg der Krise erlagen und bei Lange im ganzen nur noch drei Barken vom Stapel liefen, wurden bei Ulrichs noch vier Barken und ein Schuner erbaut, dazu drei Barken in Bremerhaven. Drei bekam die spanische Firma in Bilbao, eine der alte Geschäftsfreund Hertz in Hamburg, zwei gingen an H. Hackfeld in Bremen, eine an D. H. Wätjen und der Schuner an Gildemeister & Ries. Dann faßte Carl Ulrichs, der in England die neue Technik studiert hatte, den entscheidenden Entschluß, der allein der Werft das Weiterbestehen in der veränderten Welt ermöglichte: 1872, im ersten Friedensjahr des neuen Reiches, ging er in Vegesack zum Bau von eisernen Schiffen über, nicht für einmal und versuchsweise, sondern endgültig.

So ist die kleine Bark „Courier" (180 Last), die 1871/1872 für H. Hackfeld erbaut wurde, das letzte hölzerne Segelschiff geworden, das von einer Vegesacker Werft kam – nicht das letzte von H. F. Ulrichs. Denn in Bremerhaven behielt die Firma den Holzschiffbau noch zehn Jahre lang bei. 9 große hölzerne Segler sind dort bis 1882 noch vom Stapel gelaufen, neben einer Bark für H. Hackfeld, einer für eine norwegische Reederei und zwei für A. J. Hertz Söhne in Hamburg, allein 5 Schiffe für D. H. Wätjen & Co., dieselbe Firma, die in dieser Zeit die 14 eisernen Barken aus England übernahm. Es sind damals Jahre des Experimentierens, wie bei den Kaufleuten, so auch auf den Werften. Altes und Neues geht nebeneinander her. Noch gab es ja Bedenken genug gegen die eisernen Schiffe. Die Kapitäne fürchteten nachteilige Wirkungen des Eisens auf den Kompaß; die Kaufleute waren noch lange überzeugt, daß es mit der berühmten Qualität der Bremer Zigarren vorbei wäre, wenn der Tabak nicht mehr während der Reise richtig in Holzschiffen fermentierte. Als Tabaksegler haben denn auch die letzten dieser Bremerhavener hölzernen Großsegler von H. F. Ulrichs noch lange in Bremen ihren Dienst getan, vor allem der „Kaiser" (1240 NRT) und der „Roland" (1343 NRT), 1877 und 1878 erbaut, und als letzter und größter die „Clara" von 1882 mit 1637 NRT. Alle drei gehörten D. H. Wätjen. Während die „Clara" 1892 im südlichen Pazifik unterging, sind „Kaiser" und „Roland" noch bis in den Ersten Weltkrieg gefahren, die letzten Segler, die die Flagge des Hauses Wätjen führten.

Nachzügler hat der Holzschiffbau dann natürlich noch einige Zeit gehabt, vor allem in Bremerhaven, wo die beiden hartnäckigsten Anhänger der alten Bauweise ihre Werften hatten. Bei Rickmers entstand 1890 – vier Jahre nach dem Tode des Gründers – das größte je in Deutschland erbaute Holzschiff, das Vollschiff „Etha Rickmers" mit 1860 BRT; danach ging man auch hier zum ausschließlichen Eisenbau über. Eine Zeitlang hat dann der alte F. W. Wencke in Bremerhaven versucht, als letzter dem Holzschiffbau die Treue zu halten. 1895 gab auch er den Widerstand auf. Im 20. Jahrhundert ist auf deutschen Werften kein hölzernes Hochseeschiff mehr vom Stapel gelaufen.

Der Sieg des Eisens war schon seit den siebziger Jahren entschieden. An der Unterweser war Carl Ulrichs der erste gewesen, der von einer alten Holzwerft aus den Übergang vollzog. Bei Carsten Waltjen in Bremen war zwar schon ein Jahr vorher, 1871, mit dem Bau von 5 kleinen Küstenfrachtdampfern, 335 BRT groß mit 160 PS, ein Anfang gemacht worden. Aber das war von der Gründung an ein Eisenwerk gewesen, das jetzt schon fast 30 Jahre bestand, und auch hier war die neue große Aufgabe nicht leicht zu bewältigen. Waltjen konnte es sich allein nicht mehr zutrauen und mußte sich 1872 schweren Herzens entschließen, seine Selbständigkeit aufzugeben und der Umwandlung seines Werkes in eine Aktiengesellschaft zuzustimmen. Damals erhielt das Unternehmen den Namen A.G. „Weser". Die Firma Ulrichs aber fühlte sich noch stark genug, allein zu bleiben. Auch sie begann gleich mit Dampfern. Der erste Auftrag war der Flußdampfer „Fürst Bismarck" für eine deutsche Firma in Baranquilla in Columbien, der, in Teile zerlegt, nach Übersee transportiert wurde. Es folgten 1872/1873 zwei Schraubendampfer von je 490 BRT, der eine für den Vegesacker Reeder

J. D. Bischoff, der andere, der den Namen „H. F. Ulrichs“ erhielt, für die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun“, die gerade in Bremen für die europäische Fahrt neu gegründet war. So ganz scheinen freilich diese ersten Versuche nicht geglückt zu sein. Die „Neptun“ jedenfalls ließ zunächst keine Dampfer mehr bei Ulrichs bauen, sondern vergab die weiteren Aufträge ebenso wie der Norddeutsche Lloyd nach England. Erst Anfang der achtziger Jahre kann man von dem eigentlichen Beginn des Dampferbaus bei Ulrichs sprechen, nachdem eine erfolgreiche Periode im Bau eiserner Segelschiffe vorhergegangen war.

Denn auch zwischen Dampfer und eisernem Segler experimentierte man, wie es scheint, lange hin und her. An der Bauliste von Ulrichs läßt es sich deutlich erkennen. Als man in Vegesack damit begann, war es gerade zwanzig Jahre her, daß das erste eiserne Segelschiff in Deutschland auf der Godeffroy-Werft in Hamburg, der späteren Reiherstieg-Werft, erbaut worden war: 1855 die Bark „Deutschland“, 843 BRT groß, die für die 1846 gegründete Hamburg-Amerika-Linie als Paketsegler fuhr. Es dauerte aber lange, bis das Schiff einen Nachfolger fand, zumal die Reederei damals zum ausschließlichen Dampferbetrieb überging, für den sich der Norddeutsche Lloyd von Anfang an entschieden hatte. An der Weser war der erste eiserne Segler der „Smidt“ von Johann Lange gewesen, der ja 1865–1868 als Dampfer gebaut und später zum Segelschiff umgewandelt worden war. Wieder zehn Jahre später, 1875, folgen gleichzeitig die beiden einzigen damals noch tätigen Werften in Bremen und Vegesack, die A.G. „Weser“ und H. F. Ulrichs. Während aber die A.G. „Weser“ nur einmal, 1875–1877, eine Serie von 4 eisernen Segelschiffen mit einer Durchschnittsgröße von 900 BRT für eine einzige Bremer Reederei, Fritze & Gerdes, erbaut hat, sind bei Ulrichs bis 1881 im ganzen 12 eiserne Segler vom Stapel gelaufen, dann, nach der Umwandlung der Firma in die Bremer Schiffbaugesellschaft, weitere 16 in den Jahren 1885–1894. Den Anfang machte 1875 die Bark „Capella“ (947 BRT) für W. A. Fritze & Co., mit der die Reederei so zufrieden war, daß sie schon 1876 eine weitere Bark, die „Spica“, von gleicher Größe bestellte. In den Jahren 1877 und 1878 folgten je zwei große Vollschiffe von über 1100 BRT, die „Regulus“ und die „Wega“, die „Arcturus“ und die „Antares“. Mit diesen sechs Schiffen hatten W. A. Fritze & Co. dem Eisenschiffbau an der Unterweser die Bahn gebrochen. Gleich danach wandten auch D. H. Wätjen & Co. ihre Aufträge an eisernen Segelschiffen deutschen Werften zu und ließen in den Jahren 1879–1892 eine Bark und 6 Vollschiffe bei Ulrichs und bei der Nachfolgefirma bauen. Ebenfalls eine Bark und 6 Vollschiffe bestellten in denselben Jahren Gildemeister & Ries.

Nun ist es auffallend, wie in Vegesack Perioden des Baus von eisernen Seglern und Dampfern abwechseln. Die ersten beiden Schiffe für Wätjen – die Bark „Schiller" (1261 BRT) und das Vollschiff „Adelaide" (1317 BRT) – schließen sich 1879–1881 noch unmittelbar an den Serienauftrag von W. A. Fritze an. Die übrigen für Wätjen sowie die sechs Vollschiffe für Gildemeister & Ries folgen erst seit 1885. Dazwischen, vom Herbst 1881 bis 1884, werden ausschließlich Schraubenfrachtdampfer gebaut, 14 im ganzen, darunter einer und zwar gleich der erste und größte für D. H. Wätjen, die „Europa" mit 1980 BRT, zwei fast ebenso große für Gildemeister & Ries, die übrigen, meist wesentlich kleiner, bis herab zu 536 BRT, für verschiedene Reedereien in Vegesack, Bremen, Hamburg, Schleswig; auch Auslandsaufträge sind dabei, zwei aus Finnland, einer aus Rotterdam, einer aus London. Dann freilich bleibt die im August 1884 vom Stapel gelassene „Rheingold" (720 BRT, für H. Vogemann in Vegesack) der letzte Seedampfer, den die Werft erbaut hat. Was in den nächsten zehn Jahren außer den 16 großen eisernen Segelschiffen noch verzeichnet wird – 62 Baunummern im ganzen – sind lauter kleine Fahrzeuge: Schleppdampfer, Barkassen, Eisbrecher, Lotsenschuner, Leichterfahrzeuge, Schleppkähne, Baggerschuten, Pontons und Prähme.

Zwischen all diesem Kleinzeug, unter dem also seit 1885 ein wirklicher Seedampfer nicht mehr erscheint, stehen nun die 16 großen eisernen Segler, rasch steigend in ihren Abmessungen, die eigentlichen bedeutenden Leistungen der Werft in dieser Zeit, mit denen sie ihr Werk würdig beschließt. Bei den beiden ersten, 1885 und 1886, der „Ursula" und der „Drehna" für D. H. Wätjen, hatte man sich noch mit 1500 BRT begnügt. Die letzten fünf, aus den Jahren 1891 bis 1894, überschreiten alle 2100 BRT und erreichen damit die Durchschnittsgröße des neuzeitlichen Vollschiffes aus Stahl. Es sind „Alice" und „D. H. Wätjen" für die Reederei Wätjen, die „Nymphe" für Gildemeister & Ries, endlich die zwei letzten in Vegesack erbauten Segelschiffe „Chile" und „Peru", die, ursprünglich von der Werft für eigene Rechnung in Fahrt gesetzt, später von Tidemann & Co. in Bremen erworben wurden.

Die „Peru", 2198 BRT groß, lief am 16. Juni 1894 auf der alten Ulrichsschen Werft vom Stapel. Damals gab es in Vegesack bereits seit einem halben Jahr auf dem Gelände der Langeschen Werft, nur wenige hundert Meter von Ulrichs entfernt, den Bremer Vulkan. Eine neue Epoche hatte begonnen, und nicht nur für Vegesack und seinen Schiffbau. 1888 war der alte Kaiser gestorben, Bismarck wurde entlassen, der junge Kaiser Wilhelm II. hatte den „neuen Kurs" angekündigt. Inzwischen hatte die alte Hansestadt Bremen einen neuen Kurs schon einige Jahre vorher auf ihre Weise begonnen. Unmittelbar bei der Stadt selbst war ein großer Hafen für Seeschiffe erbaut und am 15. Oktober 1888 eingeweiht worden. Jahrelang noch hatte das Becken fast unbenutzt daliegen müssen. Noch konnte ja kein Dampfer die versandete Weser hinauffahren. Aber das Werk war im Gange. 1886 erscheint in der Schiffsliste von Ulrichs unter den Bestellern von kleinen eisernen Fahrzeugen die „Deputation zur Vorbereitung der Korrektion der Unterweser". 1887 war es dann, nach jahrelangen Beratungen und Vorarbeiten, begonnen worden, das großartige, mit äußerster wissenschaftlicher Genauigkeit und Sorgfalt durchdachte Unternehmen von Ludwig Franzius, durch das er das Fahrwasser des Stromes auf fünf Meter vertiefte und so der Flut wieder den Weg zur Stadt Bremen bahnte. Jetzt, Anfang der neunziger Jahre, näherte es sich der Vollendung. Am 21. September 1892 war, zum ersten Male wieder seit Jahrhunderten, ein Hochseeschiff, der Lloyddampfer „Hannover", die Weser hinauf nach Bremen gefahren.

Es war ein wahrhaft epochemachendes Ereignis, fast noch mehr für den Schiffbau in Bremen und Vegesack als für die Schiffahrt und den Handel. Diesen beiden war ja in dem entscheidenden Punkt schon sechzig Jahre vorher durch die Gründung Bremerhavens geholfen worden. War das Umladen in Bremerhaven auch eine sehr lästige Erschwerung, so machte es doch die Weiterführung des Handels von Bremen aus nicht unmöglich. Der Schiffbau aber mußte oberhalb

Bremerhavens zum Erliegen kommen, wenn auf der einen Seite die Versandung der Weser zunahm und andererseits die Schiffe von Jahr zu Jahr größer sein sollten. Schon Ende der sechziger Jahre hatte die Langesche Werft Schwierigkeiten gehabt mit ihrem ersten großen Seedampfer „Smidt", der gleich bei Blumenthal auf Grund geraten und erst nach Tagen wieder freigekommen war. Seitdem waren bei jedem größeren Neubau ähnliche Unfälle zu befürchten, und immer waren ganz besondere Vorsichtsmaßregeln nötig, ein solches Schiff sicher nach Bremerhaven zu bringen. Eine schwere Katastrophe ereignete sich Anfang Juli 1890. Die neue, 1500 BRT große Bark „J. C. Glade", für J. C. Pflüger & Co. bei Ulrichs erbaut, geriet bei Hammelwarden auf den Grund. Man hatte nur 50 Tonnen Salz geladen, aber keinen Ballast eingenommen. So hatte das hochaufragende Schiff mit stehenden Masten und voller Takelage keine drei Meter Tiefgang. Bei den Versuchen, es wieder abzubringen, brachte eine plötzlich einsetzende Bö es zum Kentern. Es schlug mit den Masten auf den seitwärts liegenden Schlepper „Solide" auf und brachte ihn zum Sinken. Nur mit knapper Not wurden alle Personen gerettet. Damals hatten die größten Schiffe, die von Bremer und Vegesacker Werften kamen, 2000 BRT. Vierzig Jahre später konnte ein Koloß wie die „Bremen" mit 51 000 BRT auf der A.G. „Weser" erbaut werden und die Fahrt nach Bremerhaven machen. Zur gleichen Zeit, als die Verbesserung des Fahrwassers dem Weser-Schiffbau so große neue Möglichkeiten eröffnete, vollzog sich ein entscheidender Umschwung beim Norddeutschen Lloyd: seit 1886 gab er seine Fracht- und Passagierschiffe, auch die großen Schnelldampfer, deutschen Werften in Auftrag. Der Anstoß dazu war von der Politik hergekommen. Schon seit der Zollreform von 1878 stand die wirtschaftliche Gesetzgebung des Reiches unter dem Leitwort „Schutz der nationalen Arbeit". Während dazu weithin die heimische Industrie durch Zölle gegen fremde Konkurrenz gestützt werden mußte, blieb für den Schiffbau die Einfuhr ausländischer Materialien, auf die er noch angewiesen war, abgabefrei. Eine weitere Hilfe für die deutschen Werften bedeuteten die Aufträge, die seit 1871 von der im Entstehen begriffenen Kriegsmarine kamen. Entscheidend aber wurde das Jahr 1885, in dem der Norddeutsche Lloyd mit den Vorbereitungen zu den vom Reich unterstützten Postdampferlinien nach Ostasien und Australien begann. Für diese Linien wurde dem Lloyd die Verpflichtung auferlegt, alle neueinzustellenden Dampfer in Deutschland bauen zu lassen. Die Entwicklung, die damit begann, führte in ganz wenigen Jahren dahin, daß bereits 1891 ein in Deutschland erbautes Schiff, der „Fürst Bismarck" der Hamburg-Amerika-Linie, der größte und schnellste Dampfer der Welt war und das „Blaue Band des Ozeans" gewann und daß der Norddeutsche Lloyd von 1886 an den größten Teil, seit 1894 alle seine Schiffe, von wenigen, durch besondere Umstände bedingten Ausnahmen abgesehen, in Deutschland bauen ließ.

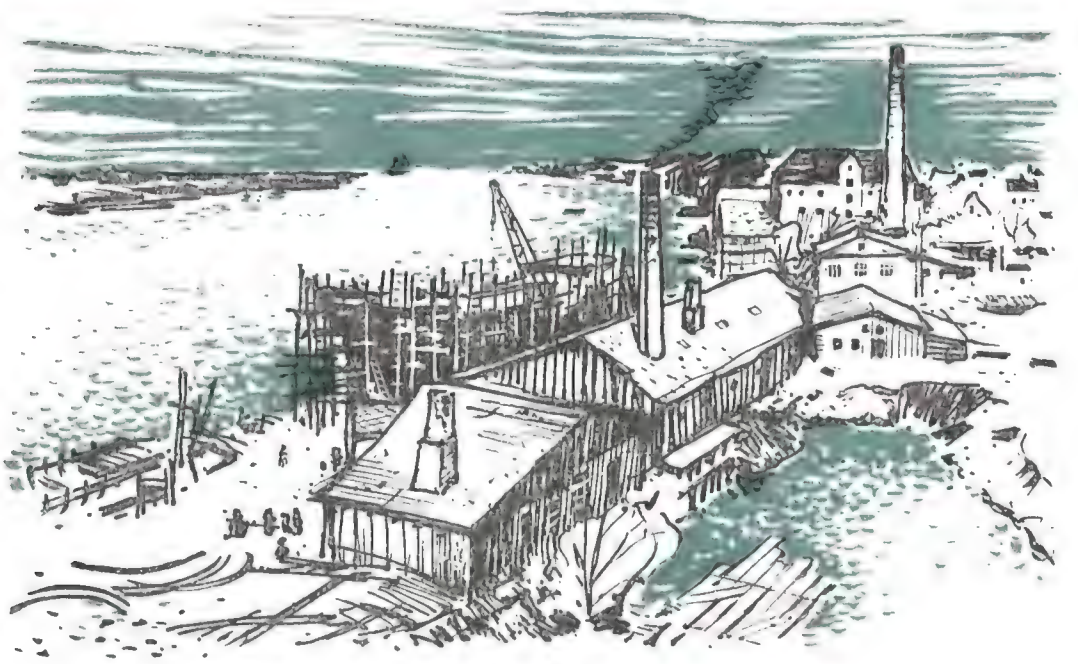
Im Jahre 1843 hatte der bremische Senator Arnold Duckwitz durch richtiges Lesen der Statistik entdeckt, daß die deutsche Handelsflotte, zusammengesetzt aus neun Flotten von Einzelstaaten mit neun verschiedenen Flaggen, die zweitgrößte der Welt war. Er hatte seiner Vaterstadt gezeigt, wie ehrenvoll sie mit der Zahl und der Größe ihrer Segelschiffe unter den so viel mächtigeren Mitbewerbern dastand, und die Durchforschung der alten Schiffslisten ergab, daß der größte Teil dieser repräsentativen Schiffe der damaligen Zeit an der Weser auf bremischen Werften in Vegesack erbaut war. Dann waren andere Zeiten gekommen. Die Einzelstaaten und Einzelflaggen verschwanden. Die Schiffe fuhren unter der Flagge eines Deutschen Reiches. Der deutsche Schiffbau aber, nicht durch seine Schuld, hatte die alte Höhe nicht halten können. Handel und Schiffahrt, schon seit Jahrzehnten in langsamer stetiger Entwicklung, wuchsen rascher empor, hatten ihren Anteil an dem großartigen wirtschaftlichen Aufstieg der geeinten Nation. Die Werkzeuge aber dieser Erfolge, die Schiffe selber, die schnellen, modernen Dampfer der führenden Reedereien, ja, eine Zeitlang sogar die großen Segler der noch eigene Schiffahrt treibenden Kaufleute kamen von ausländischen Werften. Jetzt, nach

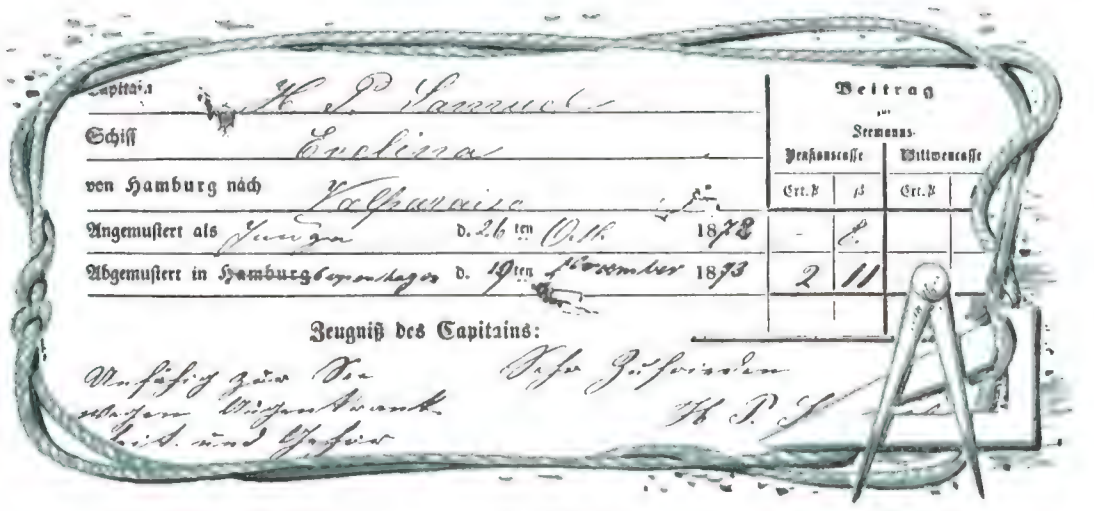
fünfzig Jahren, war die Krise überwunden. Die Zeit des Lernens, des verlustreichen Experimentierens war zu Ende, es war aufgeholt, was seit dem Tode des alten Lange, in den Jahrzehnten des Überganges vom Holz zum Eisen, vom Segler zum Dampfer verloren war. Im Anfang der neunziger Jahre waren die großen Schiffe, die unter den Flaggen der beiden Weltreedereien von Hamburg und Bremen nach allen Erdteilen fuhren, auch der Herkunft nach wieder deutsche Schiffe.

Aber sie kamen nicht von der Weser. Die neuen Lloyddampfer seit 1886 wurden beim Stettiner Vulcan erbaut, bei Schichau in Danzig, bei Blohm & Voss in Hamburg. An der Weser fehlte der Mann noch, der die Zeichen der Zeit erkannte und den Mut hatte zu neuen Entschlüssen. Einen großen Schiffbauer gab es in Geestemünde. Aber seine Liebe und Kunst galt ausschließlich dem Segelschiff. Es war Georg W. Claussen, der Schöpfer der letzten berühmten Vier- und Fünfmaster von der Tecklenborgwerft. Für den Dampferbau hätte Carl Ulrichs in Vegesack der Mann werden können. Er hatte an der Weser tatkräftig den Anfang gemacht mit dem Eisenschiffbau und sich in zehn nicht leichten Jahren das Vertrauen großer Firmen in Bremen errungen. 1883 stand er dicht davor, eine bedeutende Erweiterung seiner Werft vorzunehmen. Das Gelände war angekauft, die Pläne waren fertig. Da traf das Schicksal die Familie zum zweiten Male mit einem harten Schlag. Noch nicht 40 Jahre alt, starb Carl Ulrichs am 22. Mai 1883. Sein jüngerer Bruder Hermann, der den Betrieb in Bremerhaven leitete, mochte sich nicht stark genug fühlen, das ganze Unternehmen allein weiterzutragen. Die Vegesacker Werft wurde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt unter dem Namen „Bremer Schiffbaugesellschaft, vormals H. F. Ulrichs", und Hermann Ulrichs schied aus. Die Firma hat in den zwölf Jahren ihres Bestehens noch die Reihe der 16 eisernen Segler erbaut, die schon genannt wurden. Aber die lebendige Tradition des für den Vegesacker Schiffbau so bedeutenden Namens war erloschen.

Es blieben die Nachkommen von Johann Lange. Sie hatten bisher der alten Firma die Treue gehalten, auch der Werft in Vegesack. War sie auch in den siebziger Jahren, als der jüngere Mitbewerber sich schon so lebhaft im Bau von eisernen Seeschiffen, Dampfern wie Seglern, betätigte, ganz in den Schatten getreten, aufgegeben war sie niemals. Über die Arbeit in dieser Zeit, von der ja die Bauliste nicht erhalten ist, weder von Vegesack noch von Bremerhaven, läßt sich nur wenig ermitteln. Aus Bremerhaven erhielt die Reederei Siedenburg Wendt & Co. 1874 und 1875 zwei Barken, beide noch Holzbauten, „Charlotte" und „Joe Rauers", 820 und 890 NRT groß. In Vegesack lief 1874 ein Schleppdampfer „Neptun" vom Stapel, von dem berichtet wird, es sei das erste an der Weser erbaute Dampfschiff gewesen, für das alle Teile, auch die Maschine, in werfteigenen Betrieben hergestellt waren. Auffallend ist, daß die Langesche Bauliste nach zwölfjähriger Pause genau in dem Jahre wieder einsetzt, in dem Carl Ulrichs starb, 1883. Doch hat es geschäftliche Bindungen zwischen den beiden Werften nicht gegeben. Nur eine Familienbeziehung war dadurch zustandegekommen, daß Carl Ulrichs' jüngere Schwester Gesine sich mit dem ältesten Sohne Carl Langes in Bremerhaven, der wie sein Großvater Johann hieß, vermählt hatte. Aber dieser Johann Lange war schon 1878 im 35. Lebensjahre gestorben, und die zwei Töchter und drei Söhne aus der Ehe waren beim Tode von Carl Ulrichs noch Kinder. Die Leitung des Langeschen Gesamtunternehmens hatte damals noch Carl Lange, Johanns Sohn. Neben ihm hatte viele Jahre Johann Raschen gestanden, der Bruder der alten Frau Anna Lange. Er war auch Teilhaber der Firma gewesen, bis ihn 1877 ein schwerer Schlaganfall traf, von dem er sich nicht mehr erholte. Er starb am 14. April 1884. Dessen Sohn, Johann Raschen jun. (23. März 1842 geboren), arbeitete seit 1862 in der Werft mit, zuerst in Vegesack, seit 1874 in Bremerhaven. Er wurde, als Carl Lange sich seit Anfang der achtziger Jahre allmählich von der Arbeit zurückzog, der eigentliche Leiter der beiden Betriebe in Vegesack und Bremerhaven. Der Schwerpunkt lag nach wie vor in Bremerhaven

beim Reparaturgeschäft. Die Bauliste verzeichnet für diese Jahre, in denen bei Ulrichs Hochbetrieb im Dampferbau war, an Seeschiffen nur drei kleinere Dampfer für J. D. Bischoff in Vegesack sowie zwei eiserne Barken 1884/1885, die „Birma" (1420 NRT) für die Reederei J. H. Hustede in Elsfleth und die „Solide" (820 NRT) für D. Cordes & Co. in Bremen.
Dann blieb der Geschäftsgang ziemlich still, bis 1887 ein entscheidender Umschwung geschah. In diesem Jahr, am 31. Januar, starb in Bremerhaven, 67 Jahre alt, Carl Lange. Die Oberleitung blieb zunächst in den Händen von Johann Raschen jun. In der Familie Lange war unter den zahlreichen Nachkommen des alten Schiffbaumeisters niemand, der sich zutrauen durfte, das große Erbe zu wahren und vielleicht unter den gewandelten günstigen Verhältnissen neu zu beleben. Aber was der alte Stamm nicht vermochte, das gelang einem Fremden, der aus weiter Ferne kam. Die Witwe Carl Langes hatte, nach Rücksprache mit einem erfahrenen Geschäftsfreund ihres Mannes, Hermann Blohm von Blohm & Voss in Hamburg, und auf dessen Empfehlung, für die Leitung der Werft in Vegesack einen Mann berufen, der aus Oppeln in Oberschlesien gebürtig war. Dieser junge Ingenieur wurde der Wiedererwecker des Schiffbaues in Vegesack und der Begründer des Bremer Vulkan. Es war Victor Nawatzki.





VICTOR NAWATZKI

Dreiundfünfzig Jahre seines Lebens hat Victor Nawatzki dem Vegesacker Schiffbau gewidmet. Er war 32 Jahre alt, als er 1887 als Angestellter der Langeschen Erben die Leitung in Vegesack übernahm. Beim ersten Blick auf die Bauliste sieht man, daß auf der Werft etwas anders geworden ist: es werden, zum erstenmal seit zwanzig Jahren, wieder große Schiffe gebaut. Schon 1890 ist Nawatzki Prokurist. Wenig später hat er sich freigemacht von Besitzern, die kein unmittelbares Interesse mehr am Schiffbau haben. Neue Geldgeber sind gefunden, eine Aktiengesellschaft wird gegründet, der Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik, am 23. Oktober 1893. Nawatzki wird alleiniger Leiter und bleibt es 29 Jahre lang, bis 1922. Noch weitere 18 Jahre lang war er der Vorsitzende des Aufsichtsrates bis zu seinem Tode. Er starb während des Zweiten Weltkrieges in seinem 85. Lebensjahre in Eisenach am 16. Februar 1940.

Der zweite große Schiffbauer von Vegesack gleicht, bei aller Verschiedenheit der Herkunft, dem ersten in einem wesentlichen Punkte: wie Johann Lange ist auch Victor Nawatzki ein Mann der Tat, der es nicht liebt, von sich selber zu reden oder gar zu schreiben. Auch für die Kenntnis seines Lebens und seines Werkes gibt es im Grunde nur die eine, zuverlässige, aber sehr kühle Quelle, auf die wir schon bei Johann Lange angewiesen waren: die Liste der gebauten Schiffe.

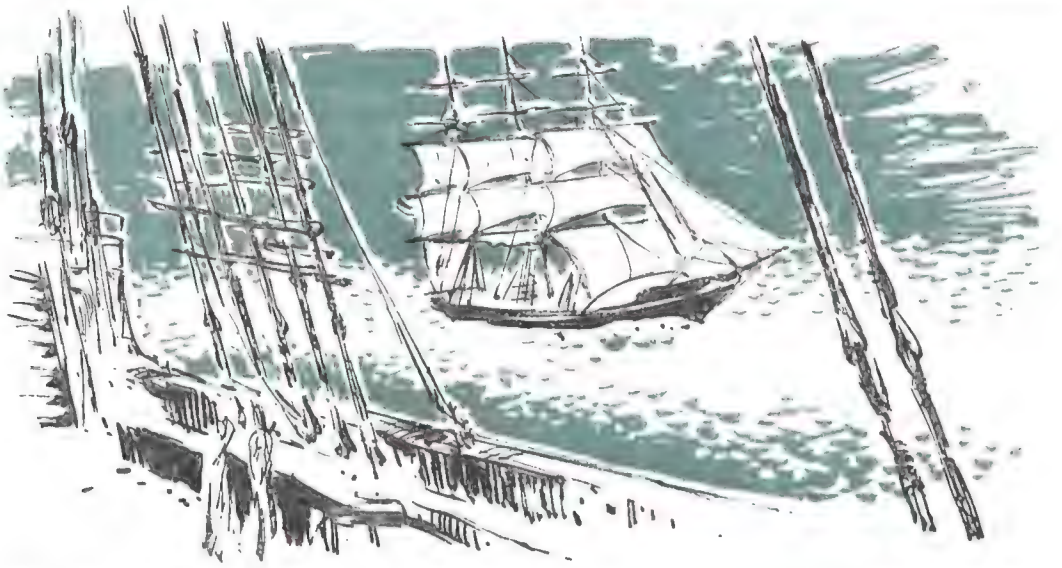
Ganz spärlich sind die Nachrichten über sein Leben, ehe er zur Langeschen Werft kommt. In Oppeln ist er am 8. Juni 1855 geboren und besucht das Gymnasium seiner Vaterstadt. Aber es drängt ihn früh hinaus, er will zur See. Mit 16 Jahren wird er in Hamburg Schiffsjunge auf der „Eveline", die nach Valparaiso geht. Der Kapitän, P. H. Samuel, ist „sehr zufrieden" mit ihm, bescheinigt ihm aber, daß er „unfähig zur See wegen Augenkrankheit und Gehör" ist. Von Valparaiso fährt er auf dem englischen Dampfer „Sphinx", Kapitän H. Cornelson, als „engineer assistent" nach Formosa und erhält das Zeugnis: „He was a very diligent and energetical in his duties man. I can him employ." In Kopenhagen endigt seine seemännische Laufbahn am 19. September 1873. Aber bei den Schiffen will er bleiben, und es gibt ja noch andere Wege. Auf der Oberrealschule in Gleiwitz holt er die Reifeprüfung nach und studiert an der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg Schiffbau. Seit 1881 ist er als Ingenieur tätig, zuerst fünf Jahre lang bei Blohm & Voss in Hamburg, dann auf der Werft von Jos. L. Meyer in Papenburg, von wo er zu Lange kommt. Der 7. November 1887 ist der Tag seines Arbeitsbeginns in Vegesack, von dem später, 1912, die 25. Wiederkehr und noch 1937 die 50. festlich begangen wird.

Der Schiffbau hatte, wie die Reederei, gerade eine Reihe ganz schlechter Jahre hinter sich. Eben jetzt, 1887, begann die allgemeine wirtschaftliche Lage sich wieder ein wenig zu bessern. Aber noch 1888 wurde auf beiden Werften in Vegesack kein einziges Seeschiff gebaut. Die Bauliste von Lange nennt für dieses Jahr außer 8 Pontons für den Hamburger Freihafen und einem Feuerschiff nur einen kleinen eisernen Dampfer „Dünung" für die Weserkorrektion, das erste Schiff, das unter Nawatzkis Leitung geplant und vollendet wird. Erst 1889 begann bei Lange, wie auch auf der früher Ulrichsschen Werft der Bremer Schiffbaugesellschaft, eine Zeit lebhafter Beschäftigung, und es entstanden in den nächsten Jahren die letzten eisernen Segelschiffe, die in Vegesack vom Stapel liefen, 20 im ganzen, wobei die Konkurrenz sogar noch weit im Vorsprung war. Denn 12 davon baute die Bremer Schiffbaugesellschaft, und nur 8 kamen von Lange: 2 kleine Schuner von 340 BRT für Gebr. Seetzen in Hamburg 1891, 2 Barken 1890 für Elsflether Reedereien („Charlotte" für Adolf Schiff und „Concordia" für J. G. Lübcken, beide 1300 BRT groß), 2 Vollschiffe von 1800 BRT für die Bremer Reederei Siedenburg, Wendt & Co., „J. W. Wendt" 1890 und „Sirius" 1891, und 2 Vollschiffe von 1700 BRT für D. Cordes & Co. in Bremen, die „Siam" 1889 und, als der letzte Bau der Langeschen Werft, das letzte Segelschiff, das Nawatzki gebaut hat, die „Schliemann" 1892. Die Ulrichssche Werft war auch im nächsten Jahr noch einigermaßen beschäftigt. Zwischen Kohlenprahmen, Schleppkähnen und Baggerschuten erscheinen sogar noch die beiden 2000-Tonner „Chile" und „Peru", mit denen, wie schon erwähnt, der Segelschiffbau in Vegesack endgültig abschließt. Bei Lange aber tritt nach der Ablieferung der „Schliemann" völlige Stille ein. Die Bauliste hat für das Jahr 1893 nichts zu verzeichnen. Aber es war mindestens in einer Hinsicht eine fruchtbare Stille: am Ende dieses Jahres steht die Begründung des Bremer Vulkan unter Leitung von Victor Nawatzki.

Über die Verhandlungen, die zu diesem Ergebnis geführt haben, die Berechnungen und Erwartungen der Beteiligten sind keinerlei Aufzeichnungen mehr vorhanden, auch nicht über die Erwägungen, die geschäftlichen und persönlichen, die Nawatzki selbst bewegt haben mögen. Gewiß ist nur das eine: er allein war bei dem, was jetzt geschah, die treibende Kraft. Später zwar, im Oktober 1918, als man im Aufsichtsrat des 25jährigen Bestehens der Gesellschaft gedachte, hat Nawatzki Friedrich Bischoff die Ehre gegeben, er sei der eigentliche Anreger des Gedankens gewesen. Dennoch wird es nicht falsch sein, zu sagen, daß es der Techniker war, um den herum gleichsam der Bremer Vulkan gegründet worden ist. Denn hier war, zum ersten Male wieder seit den Tagen des alten Lange, ein Mann, der aus Anlage und Leidenschaft Schiffbauer und nichts anderes war. Irgendwie zog ihn wohl auch die Gewalt der alten Tradition in ihren Bann. Schließlich war Vegesack nicht durch Zufall der Mittelpunkt des Schiffbaues an der Weser geworden. Hier an dem offenen Strom, der eben jetzt wieder ein seetiefer Schiffahrtsweg wurde, lag eine Werft so günstig wie nirgends sonst, viel günstiger als in Bremerhaven an der engen, gewundenen Geeste. Es kam darauf an, das Alte, in dem die Kräfte des Wachstums noch keineswegs erschöpft waren, mit den neuen Mitteln einer anders gewordenen Zeit zu beleben. Dazu aber gehörte die Lösung von einem Alten, das nicht mehr fruchtbar war. In Bremerhaven, wo die Leitung des Langeschen Gesamtunternehmens lag, wollte man Geld verdienen. Nawatzki wollte Schiffe bauen. Und das war ja wohl eigentlich das echte Alte. Wenn man gute Schiffe baute, wie einstmals, so blieb das Verdienen nicht aus. Darum brauchte man in dieser Zeit nicht in Sorge zu sein. Es mochte, neben dem selbstverständlichen fachlichen Können, viel Zähigkeit und lange Geduld dazu gehören. Die mochte er sich zutrauen.

Man mußte aber auch wissen, daß gute Schiffe jetzt etwas anderes waren als damals. Diese paar Jahre Konjunktur in eisernen Barken und Vollschiffen konnten nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Zeit der Segelschiffahrt endgültig vorbei war, auch für die jetzt erreichte

Größe, die so weit über das hinausging, was zur Zeit des alten Lange als Höchstmaß gegolten hatte. Seit dem Beginn des Eisenbaus war viel Mühe an die Verbesserung der Segelschiffe gewandt worden. Nicht nur an Ladefähigkeit, sondern auch an Schnelligkeit war durch die Vergrößerung viel gewonnen worden. Während bei den alten Langeschen Seglern die Länge etwa



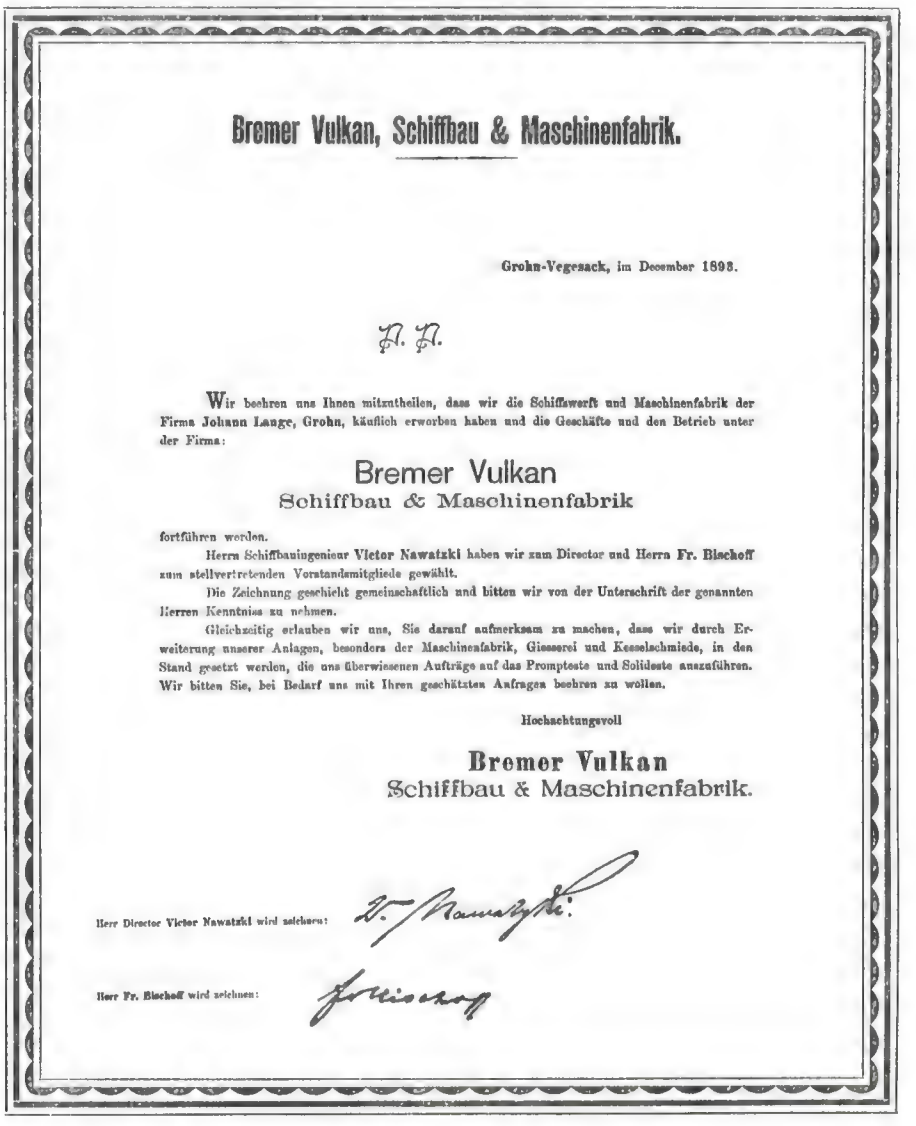
das Vierfache, höchstens das Fünffache der Breite erreicht hatte, konnte man bei den großen 1500- und 2000-Tonnern das Verhältnis auf 7:1, ja 8:1 steigern, was der Geschwindigkeit sehr zugute kam. Denn, wie Georg W. Claussen es formulierte, „Länge läuft". Reeder wie Kapitäne konnten mit Befriedigung manchen Fall registrieren, wo ein solcher großer Segler schneller über den Atlantischen Ozean gekommen war als ein gleichzeitig auslaufender Dampfer. Aber das waren alles nur Rückzugsgefechte gewesen. Der Dampfer war überall unaufhaltsam im Vordringen. Bis 1881 hatte sich in Deutschland der Bestand an Seglern noch vergrößert. Seitdem nahm er ab, erst langsam, dann immer schneller. 1891 hatten auch in der bremischen Handelsflotte die Dampfer an Zahl und Tonnengehalt die Segler überholt. Ein Schiffbauer, der für die Zukunft etwas leisten wollte, hatte keine Wahl mehr: er mußte Dampfer bauen.

Victor Nawatzki wollte etwas leisten für die Zukunft, und zwar an der Stelle, wo er stand, wo früher so Großes geleistet worden war und wo jetzt die Bedingungen wieder mindestens ebenso günstig waren wie damals. Der Weg mußte gefunden werden. Wir wissen nicht, wann Nawatzki mit seinen Überlegungen begann, was ihn die Verwirklichung an Zeit und Mühe gekostet hat. Gewiß ist nur: er fand den Weg.

Der bedeutendste unter den Geldgebern, Franz Schütte, hat später einmal bei einer festlichen Gelegenheit den Hergang der Gründung des Bremer Vulkan auf seine Weise erzählt: „Es mag wohl drei Jahre her sein, als an einem Abend, an dem ich gerade in voller Arbeit war, mein verehrter Freund Loose ins Kontor kam und sagte: ‚Kommen Sie! Haben Sie Lust? Wir wollen eine Schiffswerft kaufen.' – ‚Das wäre das letzte bei den trostlosen Aussichten', erwiderte ich ihm. ‚Da haben Sie recht. Aber wenn wir die Schiffswerft halb geschenkt bekommen?' – ‚Nun, dann will ich kein Spielverderber sein und will mir das Weitere überlegen. Ich kann aber keine Schiffe bauen. Wer leitet denn die Sache?' – ‚Der Herr heißt Nawatzki.' – ‚Wie heißt der Mann? Es tut mir leid, ich kann kein Polnisch sprechen!'"

Die trostlosen Zeiten, der recht unbremische Name – als die beiden Männer sich trafen, wurde daran nicht mehr gedacht. Offenbar fanden sich hier zwei, die gleich sahen, daß sie mitein-

ander arbeiten konnten: Franz Schütte, damals 57jährig, einer von den ganz Großen in der Reihe der schöpferischen Kaufleute, an denen diese Zeit in Bremen besonders reich war, und auf der anderen Seite der Mann, der nach einigen Proben sein eigentliches Werk erst beginnen wollte und dem diese alten Bremer zu glauben bereit waren, daß er leistete, was er versprach. Durch Vertrag vom 23. Oktober 1893 wurde von der Witwe Carl Lange die Werft in Vegesack – ohne die Bremerhavener Anlagen – für 225 000 Mark erworben und am gleichen Tage die Aktiengesellschaft Bremer Vulkan mit einem Kapital von 300 000 Mark gegründet. Es wurden 300 Aktien zu je 1000 Mark ausgegeben. Unter den zehn Gründungsaktionären waren vier Bremer Firmen: F. E. Schütte mit 60 Aktien, Bernhard Loose & Co. mit 42 Aktien, D. H. Wätjen & Co. und C. A. Bunnemann mit je 30 Aktien. Dazu kamen aus Vegesack der Reeder Fr. Bischoff und Victor Nawatzki mit je 24 und der Rechtsanwalt H. Danziger mit 18 Aktien, von der Bremer Wollkämmerei in Blumenthal Paul Zschörner mit 30 und F. Ullrich mit 18 Aktien und der Papenburger Werftbesitzer Jos. L. Meyer, bei dem Nawatzki früher tätig gewesen war, mit 24 Aktien. Vorsitzender des Aufsichtrates wurde Bernhard Loose. Als er 1903 starb, folgte ihm Franz Schütte, der es ebenfalls bis zu seinem Tode 1911 blieb.
Unter dem Datum „im Dezember 1893“ wurde die Neugründung folgendermaßen bekanntgegeben:



Bremer Vulkan, Schiffbau & Maschinenfabrik.

Grohn-Vegesack, im December 1893.

F. F.

Wir beehren uns Ihnen mitzutheilen, dass wir die Schiffswerft und Maschinenfabrik der Firma **Johann Lange, Grohn**, käuflich erworben haben und die Geschäfte und den Betrieb unter der Firma:

Bremer Vulkan
Schiffbau & Maschinenfabrik

fortführen werden.

Herrn Schiffbauingenieur **Victor Nawatzki** haben wir zum Director und Herrn **Fr. Bischoff** zum stellvertretenden Vorstandsmitgliede gewählt.

Die Zeichnung geschieht gemeinschaftlich und bitten wir von der Unterschrift der genannten Herren Kenntniss zu nehmen.

Gleichzeitig erlauben wir uns, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass wir durch Erweiterung unserer Anlagen, besonders der Maschinenfabrik, Giesserei und Kesselschmiede, in den Stand gesetzt werden, die uns überwiesenen Aufträge auf das Prompteste und Solideste auszuführen. Wir bitten Sie, bei Bedarf uns mit Ihren geschätzten Anfragen beehren zu wollen.

Hochachtungsvoll

Bremer Vulkan
Schiffbau & Maschinenfabrik.

Herr Director Victor Nawatzki wird zeichnen: V. Nawatzki.

Herr Fr. Bischoff wird zeichnen: Fr. Bischoff

Die Anfänge waren bescheiden, eigentlich wenig entsprechend dem berühmten Namen. Denn daß dieser Name mit einem bewußten Anklang gewählt worden war, das ist wohl, wenn uns auch heute keinerlei Bestätigung mehr dafür vorliegt, nicht zu bezweifeln. Der Stettiner Vulcan aber war damals die erste Werft Deutschlands, die weit über allen anderen stand. Er hatte eben für die Hapag und den Lloyd die ersten Schnelldampfer gebaut, von denen der „Fürst Bismarck" als erstes deutsches Schiff das Blaue Band des Ozeans errungen hatte, und Franz Schütte tat gewiß recht daran, wenn er es noch drei Jahre später, in seiner Rede bei der Einweihung der Anlagen auf dem neuen größeren Platz, ausdrücklich ablehnte, „mit unserem berühmten Namensvetter in Stettin in die Schranken zu treten". Aber im geheimen mochte er sich doch, als Bremer, an das vielleicht ein wenig unvorsichtige, aber hübsche Wort erinnern, das vom alten Bürgermeister Smidt überliefert wird: „Wir haben uns immer ein wenig größer gemacht, als wir waren, und wir haben uns immer gut dabei gestanden." Der damals dies Wort, zwischen Ernst und Scherz, gern gebrauchte – Smidt selber hatte es als junger Mann von einem Ratsherrn in Basel mitgebracht –, wußte freilich, was dazu gehörte, wenn solcher Anspruch nicht zum Spott werden sollte. Aber das wußten auch Franz Schütte und Victor Nawatzki, und wenn sie je in Versuchung kamen, es zu leicht zu nehmen, so sorgte die Wirklichkeit dafür, daß sie den ganzen Ernst des Anspruchs, der in dem Namen der neuen Werft lag, erfuhren.

Denn die bescheidenen Anfänge dauerten lange. Für 1894 nennt die Bauliste Klappschuten, Schleppkähne und Eisenkonstruktionen, als einziges Seeschiff einen Fischdampfer. Es vergingen fünf Jahre, bis der erste richtige Frachtdampfer gebaut wurde. Wenn man bedenkt, daß dies dieselben Jahre waren, in denen der Norddeutsche Lloyd unter der Leitung von Heinrich Wiegand eine vollständige Reorganisation seiner Dampferflotte durchführte und ein Auftrag nach dem anderen an die großen Mitbewerber in Hamburg und an der Ostsee ging, so mag man ermessen, was der neue Werftdirektor vor den Toren Bremens in dieser Zeit an Zähigkeit und Kunst geduldigen Abwartens aufbringen mußte. Aber genau wie damals vor Zeiten, in den Anfängen Johann Langes, war es auch hier kein resignierendes, untätiges Warten. Wieder galt es jetzt am Ende des Jahrhunderts, wie damals an seinem Anfang, durch alle Schwierigkeiten hindurch den Anschluß zu gewinnen an eine große Entwicklung, die anderswo begonnen hatte, und das eigene, noch kleine Unternehmen in mühseliger, enttäuschungsreicher Arbeit langsam stark zu machen zur Erfüllung der Aufgaben, die die rasch wachsende bremische Schiffahrt stellte und die der Natur der Sache nach an den alten Mittelpunkt bremischen Schiffbaus zurückfallen mußten, wenn einmal wieder ein Mann da war wie damals Johann Lange.

Kaum ein Jahr war Nawatzki in seiner neuen Stellung, da ergab sich die Gelegenheit, einen ersten, entscheidenden Schritt auf diesem Wege zu tun. Bei dem nächsten Mitbewerber in Vegesack, der Bremer Schiffbaugesellschaft, war die Lage so schlecht geworden, daß die Firma sich nicht mehr halten konnte. Als Hauptgrund gibt der letzte Geschäftsbericht an, daß dem Unternehmen eine Maschinenfabrik und eine leistungsfähige Kesselschmiede fehlten, so daß nur Segelschiffe gebaut werden konnten, für die der Bedarf jetzt „sehr unbedeutend" war. Für die letzten beiden, schon für eigene Rechnung gebauten Vollschiffe „Chile" und „Peru" war es der Werft nicht gelungen, einen Käufer zu finden, so daß sie sie auch noch selbst hatte in Fahrt setzen müssen. Eine Verschmelzung mit dem Bremer Vulkan bot sich als einzige Möglichkeit, das Werk zu erhalten.

Es ist ungemein bezeichnend, wie Nawatzki die Sache sofort mit der klarsten Entschlossenheit anpackt. In einem kurzen Brief vom 24. November 1894 an den Vorsitzenden des Aufsichtsrates – einem der wenigen Schriftstücke persönlicher Art, das wir von ihm aus dieser frühen Zeit besitzen – werden die beiden entscheidenden Punkte gleich vor Beginn aller Erwägungen

und Verhandlungen mit äußerster Präzision formuliert. Das erste ist die bestimmte Ablehnung jeder unklaren Vermischung oder Zersplitterung, wie er sie in den Vorschlägen der Gegenpartei erkennt. „Soll ein Werk gedeihen, dann muß es alle Kräfte ungeteilt nur für sich allein in Anspruch nehmen, und es muß von einem Kopfe geleitet werden, der auch die ganze Verantwortung trägt." Das zweite ist die Entscheidung über die Zukunft, die jetzt für den Bremer Vulkan gegeben ist. Er hat hier die Möglichkeit, seine Leistungsfähigkeit derart zu heben, daß – so heißt es in einer kurz darauf niedergeschriebenen Denkschrift – „keine der bestehenden Werften der Weser und Elbe mehr zu fürchten wäre". Denn die andere Werft hat genau das, was dem Bremer Vulkan an seinem alten Platz fehlt: Raum im Überfluß und Schiffbauanlagen, die allen Ansprüchen genügen; die Denkschrift nennt sie mehrmals „großartig". Was geschehen muß, ist also klar: der Vulkan muß das bisherige Gelände verkaufen und auf dem neuen Platz Maschinenfabrik, Gießerei und Kesselschmiede ganz neu errichten. Die Kosten würden nicht viel höher sein als für die an den alten Gebäuden sonst nötigen Umbauten, und man hätte den Vorteil, alles von vornherein auf das zweckmäßigste einrichten zu können. So faßt denn Nawatzki zusammen: „Ich habe die ganze Vorlage so aufgefaßt, daß der Bremer Vulkan jetzt vor der Entscheidung steht: entweder das Werk soll soweit ausgebaut werden, wie Platz und Mittel vorhanden, um in diesem Rahmen ganz bestimmte Ziele zu verfolgen, oder der Bremer Vulkan erweitert sich derartig, um den ersten Werften ebenbürtig zu werden und jeder Konkurrenz begegnen zu können."

In einer längeren Denkschrift werden diese Gedankengänge weiterentwickelt. Nawatzki weist auf den unnatürlichen Zustand hin, daß die führenden Bremer Reedereien ihre Schiffe im Ausland, an der Ostsee oder an der Elbe bauen lassen. Genau so war es neunzig Jahre zuvor gewesen, ehe Johann Lange begann. Er gibt zu bedenken, daß die großen Konkurrenzfirmen, der Stettiner Vulkan, die Howaldt-Werke in Kiel, sich schon seit Jahren um einen Platz an der Weser bemühen. Er glaubt zu wissen, daß die Bremer Schiffbaugesellschaft auch mit binnenländischen Werken verhandle, die bereit seien, dort eine Maschinenfabrik, Kesselschmiede und Gießerei zu errichten. Er erinnert daran, daß das bisherige Gelände des Vulkan für eine großzügige Erweiterung auf die Dauer keinerlei Möglichkeiten bietet, während er andererseits die neu zu erwerbenden Anlagen, die er eingehend besichtigt hat, „vollständig betriebsfähig und in einem sehr guten Zustande" gefunden hat.

Am 29. Januar wurde der Ankauf zum Preise von 500 000 Mark von der Generalversammlung unter gleichzeitiger Erhöhung des Aktienkapitals auf 1 200 000 Mark beschlossen. Im Februar wurde der Vertrag von beiden Gesellschaften genehmigt, und mit dem 15. April 1895 übernahm der Bremer Vulkan die alte Ulrichssche Werft und begann mit den nötigen Um- und Neubauten. Anderthalb Jahre später waren die Anlagen vollendet. Der 19. September 1896 kann als der Geburtstag der neuen, der jetzigen Werft gelten. An diesem Tage, an dem der Fischdampfer „Minister Janssen" vom Stapel lief, wurde das neue Unternehmen von einer Reihe geladener Gäste, unter denen auch der damalige bremische Bürgermeister Dr. Pauli war, besichtigt und mit Feierlichkeiten, an denen die ganze Belegschaft teilnahm, gleichsam eine Art Einweihung begangen.

Jetzt endlich, drei Jahre nach der Gründung der Aktiengesellschaft, neun Jahre nach seinem Eintritt bei Johann Lange, hatte Nawatzki den Start, den er brauchte, eine Werft am offenen, für die größten Fahrzeuge schiffbaren Strom mit ausgezeichneten, ganz modernen Anlagen für den Schiffbau und eine Maschinenfabrik mit allem Zubehör, die nach seinen Angaben und unter seinen Augen neu errichtet war. Es war wirklich ein neuer, jetzt erst der richtige Anfang. Der alte Platz, eingeengt zwischen der Mündung der Lesum und dem Vegesacker Hafen, hätte ihm niemals genügen können. Was ihm die Neuerwerbung bedeutete, mag man an den Summen ablesen, die er daran zu wenden für angemessen hielt: die Bremer Schiffbaugesell-

schaft hatte mehr als das Doppelte von dem erhalten, was man anderthalb Jahre vorher für den alten Platz gegeben hatte, wobei man freilich bezweifeln mag, ob das Verhältnis 500 000 Mark gegen 225 000 Mark ganz der Wirklichkeit entsprach; die Langeschen Erben scheinen in der Tat ihre Werft halb verschenkt zu haben. Nun waren mit einem Kostenaufwand von weiteren 350 000 Mark die neuen Anlagen errichtet worden. Das Aktienkapital war während des Baues noch einmal erhöht worden, auf 1 500 000 Mark. Es mußte sich jetzt zeigen, ob das neue Werk unter Nawatzkis Leitung wirklich „den ersten Werften ebenbürtig" werden würde. Was zunächst das rein Finanzielle betrifft – die Aktionäre konnten zufrieden sein. Sie erhielten für das erste volle Geschäftsjahr 1894, nachdem zu Beginn des folgenden Jahres der Vertrag mit der Bremer Schiffbaugesellschaft perfekt geworden war, 21 % Dividende, in den nächsten acht Jahren zwischen 9 % und 12 %. Der Vulkan war von Anfang an gut beschäftigt, wenn auch vielleicht nicht ganz so, wie Nawatzki gehofft hatte. Bis 1897 wurden außer Dampfmaschinen und Kesselanlagen fast ausschließlich Heringslogger und Fischdampfer gebaut. Es bestand eine enge Verbindung zur Fischerei dadurch, daß das Gelände der alten Werft an die Bremen-Vegesacker Fischereigesellschaft vermietet und später (1897) verkauft wurde, zu deren Gründern Franz Schütte gehörte. So wurde sie gleich ein guter Auftraggeber für den Vulkan. Fast jedes Jahr bestellte sie einige Logger, zunächst Segellogger, seit 1903 Dampflogger, im ganzen 50 bis 1908. Dann begann die Hochkonjunktur in großen Dampfern, so daß man auf die kleinen nicht mehr angewiesen war. Auch die neu gegründete Fischereigesellschaft „Nordsee" gab der Werft gleich gut zu tun. 16 Fischdampfer wurden für sie in den beiden Jahren 1896/1897 erbaut. Darunter war, als dritter, der „Minister Janssen", dessen Stapellauf den Anlaß zu den Feierlichkeiten im September 1896 gab.

Mit der Erledigung dieses großen Serienauftrages war im Herbst 1897 eine Art Probezeit für die Werft beendet. In seinen jährlichen Geschäftsberichten für die Generalversammlung hatte Nawatzki von dem steten Aufstieg des Unternehmens berichten können. Schon bei den Umbauten auf dem neuen Platz 1895 war die Maschinenfabrik mit den besten Werkzeugmaschinen ausgerüstet worden, die Kesselschmiede hatte vorzügliche hydraulische Maschinen, die Gießerei Öfen der besten Konstruktion erhalten. Fast Jahr für Jahr waren Erweiterungen und Erneuerungen dazugekommen, 1896 eine neue Kupferschmiede und Klempnerei. Alle Kräne und Werkzeugmaschinen wurden bereits elektrisch betrieben. Schon in dem Bericht über das Jahr 1895 hofft der Vorstand, daß es ihm mit den neugeschaffenen Anlagen gelingen werde, „jeder Konkurrenz erfolgreich und nutzbringend begegnen zu können".

Aber Nawatzki mußte erfahren, daß unter Umständen auch die besten Maschinen keine Gewähr bieten, der Konkurrenz erfolgreich zu begegnen, wenn diese nämlich billigere Angebote macht. Wohl ein dutzendmal findet sich in diesen ersten Jahren in seinem Projektenbuch die Notiz „zu teuer gewesen". Das waren aber nur Anfangsschwierigkeiten eines jungen Unternehmens, das noch nicht bekannt genug war, um seine Leistungsfähigkeit und die Güte seiner Arbeit nachdrücklich in die Waagschale werfen zu können. Es wurde ziemlich schnell anders. Das Wachsen des Werkes ist schon an den Arbeiterzahlen abzulesen. Mit 60 hatte man im Oktober 1893 angefangen, Ende 1896 waren es 850, wieder drei Jahre später 1400 und 1902, im zehnten Jahr des Betriebes, zeitweilig fast 3000.

Der entscheidende Umschwung kam mit der Jahrhundertwende. Schon in dem Bericht für 1896 heißt es: „Wir bleiben fortdauernd bemüht, unsere Werkstätten zu vergrößern, sie mit den vollkommensten Hilfsmaschinen auszurüsten und einen festen Arbeiterstamm zu schulen, damit wir demnächst in der Lage sind, auch Aufträge auf große Fracht- und Passagierdampfer entgegennehmen zu können." Nach diesem Programm wird in den nächsten Jahren gehandelt. Jede Verbesserung an einer Stelle zieht Neuerungen und Erweiterungen an anderen Stellen nach sich. Erst werden die Werkstätten vervollkommnet – eine zweite Maschinenmontagehalle und eine Schiffsschlosserei sind 1898 fertiggestellt –, dann sind die Einrichtungen dieser Werkstätten auf den Bau so großer Schiffe zugeschnitten, daß die bisherige Werft nicht mehr ausreicht. Zwei benachbarte Grundstücke, zusammen 85 Morgen, werden, ebenfalls schon 1898, angekauft und darauf seit 1901 neue Hellinge angelegt. Nach ihrer Vollendung ist es, gemäß Bericht für 1901, „dringend erforderlich, dieselben maschinell so auszustatten, daß wir allen an unsere Werft gestellten Anforderungen gerecht werden können". Zur Finanzierung dieser Anlagen muß das Aktienkapital mehrfach bedeutend erhöht werden, von 1 500 000 Mark im Jahre 1896 auf 4 000 000 Mark im Jahre 1901. Zu Beginn des Jahres 1899 wird im Sitzungsprotokoll vermerkt, daß Franz Schütte dem Direktor Nawatzki „für die umsichtige Leitung des Unternehmens und für die erzielten Erfolge" den Dank des Aufsichtsrates ausspricht. Aus der großen Zahl der Mitarbeiter, denen dieser Dank ja auch galt, sei hier nur einer namentlich genannt: der Oberingenieur Fliege, der in diesen Jahren des Aufbaus von 1894 bis 1906 an der Stelle stand, die nach ihm Wilhelm Knauer erhielt. Es war wie eine Anerkennung der hier geleisteten Arbeit, wenn Fliege nach seinem Ausscheiden beim Bremer Vulkan eine Aufgabe ähnlicher Art übernahm, bei der Neuanlage der Hamburger Zweigwerft des Stettiner Vulkan.

Der ausdrückliche Dank des Aufsichtsrates im Januar 1899 hatte damals einen besonderen Anlaß. Wenige Monate vorher war der erste Abschluß mit dem Norddeutschen Lloyd erfolgt: zwei große Frachtdampfer von über 5000 BRT und einer Maschinenleistung von 2200 PS. Vorhergegangen waren seit August 1897 mehrere Bauten für die ein Jahr zuvor ebenfalls von Franz Schütte gegründete Dampfschifffahrtsgesellschaft „Argo" in Bremen, als erster die „Schwalbe" mit 1170 BRT. Ihr folgte im Laufe zweier Jahre eine ganze Serie weiterer Argodampfer, neben vier kleineren, „Sperber" (1260 BRT), „Strauß" (900 BRT), „Köln" und „Düsseldorf" (je 690 BRT), die zwei Frachter „Finnland" und „Arta" mit 2220 BRT und 2330 BRT, außerdem ein kleiner Dampfer „Egeria" für die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun" und ein Tankdampfer für eine russische Firma in Baku. Im ganzen waren das alles noch Schiffe mittlerer Größe gewesen. Ihnen gegenüber bedeutete der Auftrag des Lloyd in mehrfacher Hinsicht einen ganz großen Erfolg. Es war ein Zeichen, daß das Ziel erreicht war: der Bremer Vulkan war „den ersten Werften ebenbürtig" geworden. Hier war endlich eine Aufgabe von der Größe, auf die hin Nawatzki seit Jahren seine Werft aufgebaut hatte. In seiner Berechnung zwar war er anfangs noch wieder „zu teuer gewesen". Aber der Lloyd ließ mit sich reden, und man kam zu einer Einigung.

Es war beiden Parteien an der Begegnung gelegen. Denn auch von der anderen Seite her war dieser Abschluß ein Ereignis von besonderer Bedeutung. Der Leiter des Norddeutschen Lloyd war damals Heinrich Wiegand, eine der aktivsten Persönlichkeiten unter den Wirtschaftsführern des damaligen Bremen. Mit Nachdruck vertrat er den für seine Zeit noch neuen Gedanken, daß Bremen es dringend nötig habe, aus der Einseitigkeit seines Wirtschaftslebens, das bis dahin fast ausschließlich auf Handel und Schiffahrt beruhte, herauszukommen und etwas zur Belebung der Industrie zu tun, indem es neue heranzog, die vorhandene aber nach Kräften förderte. Die größte und wichtigste Industrie, der Schiffbau, war in Bremen-Stadt nur durch die A.G. „Weser" vertreten, die aber damals noch an der alten Stelle – auf dem Platz der heutigen Atlas-Werke – lag und mit ihren Querhellingen an dem dort noch schmalen Strom für den Bau so großer Schiffe, wie sie der Lloyd jetzt brauchte, nicht in Betracht kam. In Bremerhaven gab es keine Werft mehr, nachdem der alte F. W. Wencke, der letzte Kämpfer für den Holzschiffbau, hatte Konkurs anmelden müssen und nach Rickmers auch Tecklenborg auf preußisches Gebiet, nach Geestemünde, übergesiedelt war. Der Schwerpunkt des bremischen Schiffbaus lag wieder da, wo vor vierzig und sechzig Jahren die großen Dreimaster der alten Kaufmannsreedereien erbaut waren. Johann Lange hatte endlich den ebenbürtigen Nachfolger gefunden. Die neuen Auftraggeber, die großen Schiffahrtsgesellschaften, begannen es zu erkennen, und bald nicht nur in Bremen. Daß der Bau der beiden 5000-Tonner kein vorübergehender Versuch und der Entschluß Wiegands kein einmaliger blieb, dafür sorgte der Bremer Vulkan. Die beiden Frachter waren noch nicht abgeliefert, da wurde bereits im Oktober 1899 vom Norddeutschen Lloyd ein neuer, noch größerer Fracht- und Passagierdampfer von 7500 BRT bestellt.

Es war die Zeit, in der die Generation Kaiser Wilhelms II., aufgewachsen unter dem Eindruck der Erfolge Bismarcks, in der Blüte ihrer Schaffenskraft und ihres Selbstbewußtseins stand. Das Wort vom Schutz der nationalen Arbeit, zwanzig Jahre zuvor von staatlicher Seite als Parole ausgegeben, wurde jetzt weithin, auch in den Kreisen der Wirtschaft, als Verpflichtung empfunden, zu deren Erfüllung man um des großen Ganzen willen auch Opfer zu bringen bereit war. Im Jahre 1898 war zwischen der Reichsregierung und dem Norddeutschen Lloyd der 1885 geschlossene Vertrag über die Reichspostdampferlinien erneuert worden, der für die Reederei die Bestimmung enthielt, die neu einzustellenden Schiffe nicht nur von deutschen Werften, sondern auch „tunlichst unter Verwendung deutschen Materials" bauen zu lassen. Das letztere führte aber zu Schwierigkeiten, weil die deutsche Stahlindustrie noch nicht entwickelt genug war, um mit der weit überlegenen englischen in den Preisen konkurrieren zu können. Da erklärten sich der Lloyd und die Hapag bereit, zur Stützung der deutschen Industrie drei Jahre lang bei allen Neubauten, die deutschen Werften übertragen wurden, das zum Schiffbau erforderliche Stahlmaterial, Bleche und Profile, den deutschen Walzwerken mit einem Aufschlag von 5 Mark gegenüber dem englischen Preise in Auftrag zu geben.

Diese Gesinnung nationaler Solidarität war es, die nun auch dem Bremer Vulkan zugute kam, wenn Heinrich Wiegand sich dafür einsetzte, Schiffe für seine Reederei auch an der Weser bauen zu lassen. Die alte, natürliche Zusammengehörigkeit von Großschiffahrt und Großschiffbau, die hier seit dem Niedergang der Langeschen Werft Jahrzehnte hindurch gestört und fast verlorengegangen war, wurde damit dank dem Weitblick eines großen Reeders in Bremen und der Tüchtigkeit eines großen Schiffbauers in Vegesack wiederhergestellt.

DIE NEUE GROSSWERFT

Die Großwerft, die sich der Johann Lange des 20. Jahrhunderts in zehnjähriger zäher Arbeit neu geschaffen hatte, war ein bremisches Unternehmen. Aber im bremischen Staate lag nur noch das Verwaltungsgebäude, in Vegesack hatte die Firma ihren geschäftlichen Sitz. Das ganze eigentliche Werftgelände war preußisches Gebiet, den Gemeinden Fähr und Lobbendorf zugehörig. Im geeinten Deutschen Reiche hatte freilich diese Grenze nur noch für einige Formalitäten Bedeutung. Eine politische Trennungslinie, die unter Umständen nachteilige Folgen hätte haben können, wie im früheren Deutschen Bunde, ist sie nicht mehr gewesen.

Die Helgen der alten Langeschen Werft an der Lesum sind vom Bremer Vulkan nur noch anderthalb Jahre benutzt worden. Bei der Übernahme der Bremer Schiffbaugesellschaft wurde der Schiffbau gleich im April 1895 nach dem neuen Platz verlegt. Im Spätsommer 1896, nach Fertigstellung der neuen Gebäude, folgten Maschinenfabrik, Kesselschmiede und Gießerei, so daß der alte Platz ganz aufgegeben werden konnte. Das neue Gelände umfaßte etwa 100 000 qm und hatte eine Wasserfront von 850 m. Durch Ankäufe in den nächsten Jahren wuchs es auf 325 000 qm und 1500 m Wasserfront.

Diese Erweiterung war schon im Geschäftsbericht für 1898 damit begründet worden, daß „die Anforderungen an die Werft, Schiffe von größeren Längendimensionen zu bauen, immer dringender werden". Das hieß also, daß die Helgen auf dem neuen Platz, die Nawatzki 1895 so nachdrücklich als großartig und in sehr gutem Zustand befindlich gerühmt hatte, ihm schon vier Jahre später nicht mehr ausreichend erschienen. Die beiden deutschen Großreedereien hatten auf dem Atlantischen Ozean den Wettbewerb mit England erfolgreich aufgenommen. Im September 1897 hatte der Norddeutsche Lloyd den in der ganzen Welt bewunderten Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große" in Dienst gestellt, dem in den nächsten Jahren die bald ebenso berühmten drei anderen Schiffe des gleichen Typs, die neuen „Windhunde des Ozeans", folgten. Die Schiffsgrößen stiegen sprunghaft. Der „Kaiser Wilhelm II." 1903 hatte 19 000 BRT bei einer Länge von 213 m. An den Bau solcher Luxusdampfer dachte nun der Bremer Vulkan gewiß noch nicht, das mußte er dem großen Bruder in Stettin überlassen. Aber auch bei dem sogenannten Regelfrachtschiff wurden jetzt Dimensionen üblich, an die wenige

Jahre vorher noch niemand gedacht hatte. Fast ununterbrochen mußten in den zwei Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg die Häfen und Schleusen, entweder in Bremerhaven oder in Bremen, erweitert werden. Es war nur natürlich, daß auch im Bremer Vulkan Jahr für Jahr große Summen für Vergrößerungen und Neuanschaffungen erforderlich waren. Im Aufsichtsrat wußte man, wofür und wem man das Geld bewilligte.

Als im Frühjahr 1903 mit der Vollendung des Gleisanschlusses an die Farge-Vegesacker Eisenbahn eine Art Abschluß der Erweiterungsbauten erreicht war, hatte sich das Bild der Werft gegen 1895 völlig verändert. Der Platz, auf dem sechzig Jahre zuvor, als das technische Zeitalter sich in seinen ersten Anzeichen bereits ankündigte, H. F. Ulrichs zu bauen begonnen hatte, war wohl damals schon im Hinblick auf künftige Erweiterungsmöglichkeiten gewählt worden. Der sogenannte Fährgrund, ein schmaler, jetzt seit langem zugeschütteter Wasserarm, bezeichnete hier die Grenze von Vegesack gegen die Nachbargemeinde Fähr. Dicht unterhalb des Fährgrundes, wo jetzt der Holzlagerplatz ist, hatte die Bremer Schiffbaugesellschaft ihre Helgen, die der Vulkan 1895 übernahm. Dahinter, unterhalb des Steilufers, das hier emporsteigt, und stromabwärts lagen auf dem breiten Vorlande die übrigen Gebäude. Seit dem Sommer 1901 wurden die Helgen nach und nach auf das neuerworbene Gebiet verlegt. 1902 wurden die beiden ersten in Benutzung genommen. Vier weitere kamen in den nächsten Jahren hinzu. Schon im Jahre 1900 war am Bollwerk der für die damalige Zeit riesige, elektrisch betriebene Drehkran mit 100 Tonnen Tragfähigkeit aufgestellt worden. Er bewährte sich gut, heißt es im Geschäftsbericht. Denn diese ersten Verbesserungen wurden alle noch einzeln erwähnt. Einmal weist der Vorstand, Direktor Nawatzki, ausdrücklich darauf hin, bei den außerordentlich gestiegenen Preisen für Rohmaterialien seien die Gewinne meist den „vorzüglichen Einrichtungen zu verdanken, die ein schnelles und vorteilhaftes Arbeiten ermöglichen". Man spürt da gleichsam die stete Sorge eines Mannes, der sein Ziel unabänderlich fest im Auge behält und seinen Aktionären versichern möchte, daß sie ihr Geld und ihr Vertrauen nicht verschwendet haben, auch wenn er ihre Geduld noch etwas in Anspruch nehmen muß.

Seit 1902 sind solche Besorgnisse nicht mehr nötig. Von jetzt ab werden für einige Jahre in den Geschäftsberichten die Auftraggeber namentlich genannt. Man glaubt zu fühlen, daß es mit einem gewissen berechtigten Stolze geschieht. Denn da erscheinen nun fast alle großen Namen der deutschen Handelsschiffahrt, und nicht bloß von der Weser, sondern fast ebenso viele aus Hamburg. An der Spitze stehen der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie, daneben die Roland-Linie, die Argo, die Hansa, die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Rickmers, aus Hamburg noch Woermann, die Deutsche Ostafrika-Gesellschaft und die Reederei A. Kirsten. Mit ihren kleinen Fahrzeugen, Heringsloggern, Hochseeschleppern und Seeleichtern, sind auch die Bremen-Vegesacker Fischerei- und die Schleppschiffahrtsgesellschaft „Unterweser" fast jedes Jahr vertreten.

Auch in diesen guten Jahren fielen der Werft die Aufträge natürlich nicht einfach zu. Zum Lloyd zwar hatte sie dank dem besonderen Interesse Wiegands gute Beziehungen. Auf die beiden ersten Frachtdampfer „Straßburg" und „Würzburg", die 1900 abgeliefert wurden und zu denen 1902 noch vom gleichen Typ die „Erlangen" hinzukam, alle etwa 5000 BRT groß, folgten 1901 und 1902 gleich die großen Fracht- und Passagierdampfer „Breslau" und „Brandenburg" (7500 BRT). Das war der Anfang der langen Reihe von schönen Schiffen, die der Bremer Vulkan für den Norddeutschen Lloyd gebaut hat. 26 sind es allein bis zum Ersten Weltkrieg, eingerechnet den kleinen Dampfer „Malaya" für die ostasiatische Küstenfahrt und den Passagiertender „Vorwärts", später den Bremern lange bekannt durch die Helgolandfahrt. Schwieriger als mit dem Lloyd war mit Albert Ballin, dem mächtigen Herrn der Hamburg-Amerika-Linie, zu verhandeln. Er ließ es fühlen, daß es eine Ehre war, wenn er einer Werft einen Dampfer gab, noch dazu einer bremischen, stellte seine Bedingungen, und

Nawatzki mußte vom Aufsichtsrat beauftragt werden, eine Milderung zu erreichen, eine sehr undankbare Aufgabe, denn man war sich in Bremen durchaus bewußt, wieviel der Werft daran liegen mußte, gerade diese Aufträge zu bekommen. Die beiden ersten waren die Fracht- und Passagierdampfer „Prinz Adalbert" und „Prinz Oskar" (6000 BRT) 1902 und 1903. Es folgten bis zum Kriegsausbruch 11 weitere, durchschnittlich in derselben Größenklasse, die ersten 5 bis 1906, dann, nach einer längeren Pause, die anderen 6 in den Jahren 1911–1914. Rechnet man die Tonnage zusammen, so sind es für den Lloyd rund 140 000 BRT, für die Hapag 80 000 BRT, im ganzen 220 000 BRT. Die Gesamtproduktion an Schiffen über 1000 BRT in der Zeit von 1900 bis 1914 beträgt rund 480 000 BRT. Davon hatten die beiden Großreedereien also nahezu die Hälfte, 46 Prozent, erhalten. Wenn Victor Nawatzki, wie damals Johann Lange, eine „Übersicht" über die von ihm gebauten Schiffe hätte veröffentlichen wollen, so hätte er schon 1914, als sein Werk noch lange nicht abgeschlossen war, keinen Vergleich mit seinem Vorgänger zu scheuen brauchen, weder was den Rang und das Ansehen seiner Auftraggeber betraf, noch in Hinsicht auf die Zahl und die Güte der Schiffe.

Aber solche Statistiken sind leicht zusammengestellt und schnell gelesen. Die Wirklichkeit sind vierzehn Jahre unermüdlicher Arbeit von Direktor, Ingenieuren, Meistern und Arbeitern, die keineswegs müheloses Gelingen und ununterbrochener glatter Aufstieg waren. Das Jahr 1903 zum Beispiel – in dem die neuen Helgen mit allen dazugehörigen Anlagen zum erstenmal voll in Betrieb waren – brachte zwar durchgehend eine Verdoppelung der Produktionszahlen, nicht bloß in Schiffen, sondern auch in Maschinen und Kesseln. Aber die Aktionäre blieben in diesem Jahr ohne Dividende. Die Ursache war das völlige Scheitern eines im Jahre 1900 begonnenen Versuches, unter entscheidender finanzieller und technischer Beteiligung des Bremer Vulkan in Antwerpen eine neue Werft, den Vulcain Belge, zu errichten. Technische Fehler wurden nicht gemacht, das war bei der Oberleitung durch Victor Nawatzki selbstverständlich. Die wirtschaftlichen Aussichten mußten als unbezweifelbar günstig angesehen werden, da bei dem gewaltigen Schiffsverkehr auf der Schelde eine solche Werft mit großem Trockendock geradezu ein Bedürfnis war. Aber aus Gründen, die im einzelnen nicht festzustellen sind, fand der Versuch in belgischen Finanz- und Wirtschaftskreisen keinerlei Unterstützung. So wurden immer neue Mittel von den bremischen Geldgebern gefordert, bis diese schließlich weitere Zahlungen verweigerten. Im Herbst 1903 mußte der Betrieb eingestellt werden. „Hätten wir bereits früher geahnt", heißt es im Geschäftsbericht des Bremer Vulkan von 1903, „wie gering das Interesse und das Vertrauen ist, welches die Belgier diesem Unternehmen entgegenbringen, dann würden wir gleich jede weitere Beteiligung abgelehnt haben." Das einzige positive Ergebnis war, daß die – von Nawatzki gewiß von Anfang an mit Sorge betrachtete – Zersplitterung der Kräfte aufhörte. „Diese können wir jetzt wieder ungeteilt unserem eigenen Betriebe widmen."

Die nächsten Jahre waren denn auch, trotz aller im Wirtschaftsleben nie zu vermeidenden Schwankungen, im ganzen noch recht gut. Nach wie vor wurde das Äußerste getan, die Werft technisch auf der Höhe zu halten. Dafür bürgte Nawatzki. In dem Vertrauen zu ihm gab es für den Aufsichtsrat kein Schwanken, auch nicht nach dem Mißerfolg in Antwerpen. Von großer Bedeutung war offensichtlich auch das persönliche Verhältnis Nawatzkis zu Franz Schütte. Dieser universale Kaufmann, der überall, nicht nur im Wirtschaftsleben, den Schein und die Wirklichkeit sicher zu unterscheiden wußte, war bei allen auftretenden Schwierigkeiten auch für den Bremer Vulkan die zuverlässigste Stütze. Wenn Fusionsangebote an die Werft herangebracht wurden, was mehrfach geschah – zweimal vom Stettiner Vulcan, 1898 und 1906, einmal von der A.G. „Weser" 1907 – so scheiterten sie immer schon daran, daß vom Bremer Vulkan die Erhaltung der Selbständigkeit Nawatzkis zur ersten Bedingung gemacht wurde. Diese Treue wurde aber auch von der anderen Seite erwidert. Keine Verlockung

konnte Victor Nawatzki vom Bremer Vulkan trennen. Noch zehn Jahre später, als während des Krieges die mit großen Mitteln neu geschaffene Deutsche Werft in Hamburg ihn zum Leiter haben wollte und Ballin ihm für den Fall der Annahme die glänzendsten Angebote machte, wurde jeder Gedanke daran von Nawatzki, wie er selber in einem Tagebuch aus dieser Zeit kurz und bündig sagt, „rundweg abgelehnt".

Im Juni 1907 registrierte die Werft den 500. Stapellauf, gerechnet von Johann Langes Galiot „Adelheid Wilhelmina". Es war der Frachtdampfer „Naimes" für die Roland-Linie, an deren kurz zuvor erfolgter Gründung wieder Franz Schütte beteiligt war, ein Schiff von Durchschnittsgröße: 5330 BRT bei einer Länge von 127,40 m, einer Breite von 16,54 m und einer Höhe von 9,35 m. Das Frachtschiff von 1805 hatte die Maße 24 m, 7 m und 2,90 m gehabt bei einem Raumgehalt von gut 100 BRT. Nawatzki regte im Aufsichtsrat eine „kleine Feier" an, die dann auch stattfand, freilich ohne daß die Öffentlichkeit viel Notiz davon nahm; es finden sich keine Berichte.

Der Zeitpunkt war auch nicht günstig zum Feiern. Schon machten sich die ersten Anzeichen der großen Krise bemerkbar, die in den nächsten beiden Jahren mit der gesamten Wirtschaft auch den Bremer Vulkan schwer in Mitleidenschaft zog. Im Bericht für 1907 wird noch die Hoffnung ausgesprochen, daß der Rückgang vorübergehend sein werde und die kapitalkräftigen Reedereien die Vorteile der für sie günstigen Marktlage im Schiffbau ausnutzen würden. Aber diese Hoffnung trog. Es kamen zwei schwere Jahre. Die Zahl der Arbeiter, die im Sommer 1907 noch 2400 betragen hatte, ging auf 1000, im Jahre 1909 bis auf 800 zurück. Die Produktion in Maschinen und Kesseln sank auf die Hälfte, im Schiffbau 1908 auf ein Viertel herab. Dividende wurde in diesen beiden Jahren nicht verteilt. Drei Schiffe wurden nach und nach für eigene Rechnung auf Stapel gelegt vom Typ des 1907 abgelieferten Lloyddampfers „Gotha". Aber der Lloyd war auch erst imstande, sie endgültig zu übernehmen – es waren die Dampfer „Gießen", „Eisenach" und „Coburg" –, nachdem Ende 1909 die Wirtschaftskrise überwunden war.

Dann allerdings folgten bis 1914 vier Jahre, die zu den besten gehören, die der Vulkan in den sechs Jahrzehnten seines Bestehens bisher überhaupt gehabt hat. Die stille Zeit war wieder zu weiterem Ausbau benutzt worden. Die Gießerei war so vergrößert, daß man von fremden Werken ganz unabhängig geworden war. Für den Maschinenbau waren die neuen Patente von Dr. Wilhelm Schmidt für Erzeugung von Heißdampf und von Lentz, Mannheim, für Ventilsteuerung erworben worden, durch die eine bedeutende Kohlenersparnis und Gewichtsverminderung der Maschinen- und Kesselanlage erreicht wurde. Von 1910 an kamen so viele bedeutende Aufträge herein, daß schon das Jahr 1911 sowohl für den Schiffbau wie für den Maschinen- und Kesselbau ein Rekordjahr wurde. 1908/1909 waren die letzten Dampflogger und Schlepper abgeliefert worden. Von da an verschwindet das „Kleinzeug" ganz und taucht erst in den krisenhaften Zeiten nach dem Ersten Weltkrieg wieder auf. In der Zwischenzeit – von den Kriegsjahren abgesehen, in denen U-Boote gebaut wurden – beherrschen die großen Frachter das Feld ausschließlich. Die alten Geschäftsfreunde sind wieder da, neben Lloyd und Hapag, die mit ganzen Serienaufträgen kommen, Argo, Roland, Hansa, Woermann und die Deutsche Ostafrika-Linie. Dazu kommen jetzt neue Auftraggeber: Hugo Stinnes mit 4 Kohlendampfern, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit 4 Frachtern und 2 großen Passagier- und Frachtdampfern von fast 10 000 BRT, die Deutsche Levante-Linie und die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg. Seit 1912 ist die Werft ständig auf Jahre hinaus mit Aufträgen versehen. Die Zahl der Arbeiter, die schon 1911 wieder 3000 überschritten hatte, stieg 1913 auf 3600.

Neben Victor Nawatzki, der immer noch allein für das Ganze verantwortlich war, traten nun auch die Männer hervor, die einmal seine Nachfolge übernehmen sollten. Am 1. November

1912 wurden drei der leitenden Angestellten aus der Verwaltung zu Direktoren ernannt: Heinrich Meyer, der schon auf der Langeschen Werft einige Jahre unter Nawatzki gearbeitet hatte und gleich nach der Gründung des Bremer Vulkan zum Prokuristen berufen war, wurde Direktor des kaufmännischen Büros, der Oberingenieur Wilhelm Knauer, seit 1897 als Ingenieur im Vulkan tätig, seit 1907 Prokurist, wurde Direktor des Maschinenbauressorts und der erst 34jährige Oberingenieur Matthias Esser, der 1909 von der A.G. „Weser" zum Bremer Vulkan gekommen war, Direktor des Schiffbauressorts. Dabei wurde jedoch ausdrücklich festgelegt, daß Direktor Nawatzki die Oberleitung der Gesellschaft behielte, eine Bestimmung, die auch wiederholt wurde, als die drei Herren mit dem Beginn des Jahres 1914 stellvertretende Vorstandsmitglieder wurden.

Im Herbst 1913 konnte Victor Nawatzki auf eine zwanzigjährige Entwicklung des Bremer Vulkan unter seiner Leitung zurückblicken. Er konnte zufrieden sein. Damals hatte er eine verfallende Werft übernommen. Jetzt konnte er selbst bald als ein großer alter Mann des deutschen Schiffbaues gelten. Von trostlosen Zeiten hatte der Bremer Kaufmann gesprochen, an den sich damals der arbeitslose Ingenieur gewandt hatte mit der Bitte um wirtschaftliche Hilfestellung für das, was er als Schiffbauer glaubte leisten zu können. Franz Schütte hatte die Hilfe im Hinblick auf den Mann, der sie erbat, gewährt und hatte sich nicht getäuscht. Siebzehn Jahre hat der große Kaufmann das aus zähem Fleiß wachsende Werk des großen Technikers mit seinem Rat und seiner Anteilnahme, gewiß auch mit viel tatkräftiger Hilfe aller Art begleitet, hat auch noch den neuen, erfolgreichen Aufstieg nach der Krise von 1908/1909 gesehen. Am 3. Februar 1911 nahm er zum letzten Male an einer Aufsichtsratssitzung des Bremer Vulkan teil. In dem Buche, in dem Nawatzki die Abschriften sämtlicher Sitzungsberichte von 1893 bis zu seinem Ausscheiden am 24. April 1922 eigenhändig und handschriftlich für sich eingetragen hat, findet sich unter dem Protokoll vom 3. Februar 1911 folgende mit Blaustift geschriebene Notiz: „Dies war die letzte Sitzung, die unter dem Vorsitz unseres unvergeßlichen Herrn F. E. Schütte stattfand. Er starb am 11. Februar 1911, morgens 4½ Uhr, im 75. Lebensjahr, leider noch viel zu früh für den Bremer Vulkan, der an ihm eine unersetzliche Stütze, seinen treuesten Berater und Gönner verlor."

Im Januar 1913 wurde im Aufsichtsrat das Projekt eines Syndikates der zehn größten deutschen Werften besprochen, in dem durch Festlegung bestimmter Quoten eine gleichmäßige Verteilung der Aufträge und bessere Preise erzielt werden sollten. Beteiligt werden sollten die drei Weserwerften, die A.G. „Weser", der Bremer Vulkan und Tecklenborg, aus Hamburg Blohm & Voss, die Flensburger Schiffbaugesellschaft, aus Kiel die Germania-Werft und die Howaldtwerke, die A.G. Neptun in Rostock, der Stettiner Vulcan und Schichau in Danzig. Nawatzki unterzog die vorgeschlagenen Quoten einer genauen Kritik und legte eine sorgfältige Statistik und Berechnung der Produktion aller zehn Werften in den vier Jahren 1909 bis 1912 vor. Es ergab sich, daß im Bau von Handelsschiffen der Bremer Vulkan immer an der Spitze gestanden hatte, nur 1912 vom Stettiner Vulkan um ein weniges übertroffen, in der Gesamtleistung und im Jahresdurchschnitt aber allen anderen weit voraus. Der Syndikatsvorschlag ging von der Voraussetzung aus, daß in Zukunft alle Mitglieder sich am Kriegsschiffbau beteiligten, und hatte danach für die Werften, die das bisher schon getan hatten, Blohm & Voss, Stettiner Vulcan und Schichau, die höchsten Quoten errechnet. Nawatzki aber wollte die Beschränkung auf den Handelsschiffbau beibehalten, für den der Bremer Vulkan im Durchschnitt der vier Jahre 24 Prozent der Gesamtproduktion der zehn Werften geliefert hatte. Er verlangte daher eine Quote von 25:171, während das Syndikat nur 18:171, also etwa 10 Prozent der Produktion, zubilligen wollte. An diesem Punkte sind dann die Verhandlungen gescheitert.

Handelsschiffbau 1909-1912 bei den zehn größten deutschen Werften (Zahlen in 1000 BRT nach Germanischem Lloyd)

	1909	1910	1911	1912	Gesamt	Jahresmittel
1. A.G. „Weser"	9	3	21	27	60	15
2. Bremer Vulkan	20	22	56	61	159	39,75
3. Tecklenborg	15	22	32	39	108	27
4. Blohm & Voss	8	2	32	8	50	12,5
5. Flensburg	20	18	43	38	119	29,75
6. Germania	—	—	2	—	2	0,5
7. Howaldt	2	1	3	6	12	3
8. Rostock	13	10	15	27	65	16,25
9. Stettiner Vulcan	19	2	6	63	90	22,5
10. Schichau	16	—	1	5	22	5,5
	122	80	211	274	687	171

Im Sommer des Schicksalsjahres 1914, am 9. Juni, hatte die Werft wieder einen Stapellauf besonderer Art, diesmal nicht durch die bloße Zahl bedeutend, wie bei der Baunummer 500, sondern durch das Schiff selbst und den Taufpaten, etwa wie bei der „Leontine" Johann Langes im April 1844 oder, noch besser vergleichbar, wie bei dem „Heinrich von Gagern" 1852. Wie damals war es ein Schiff von ungewöhnlicher Größe, auf das die Werft besonders stolz sein durfte, und der Pate war einer von den großen Männern der Nation: der alte 75jährige Graf Zeppelin, der einen neuen Doppelschrauben-Fracht- und Passagierdampfer des Norddeutschen Lloyd taufen sollte, mit 14 100 BRT das weitaus größte Schiff, das der Bremer Vulkan bis dahin gebaut hatte. Es war, nachdem bis dahin der reine Fracht- und der einfache Auswandererdampfer vorgeherrscht hatten, das erste hochwertige Passagierschiff, das sich auch in der Schnelligkeit – es sollte bei einer Maschinenleistung von 9500 PS 15½ Knoten fahren – weit von den anderen abhob. Eine Art Jubiläum war auch dabei: es war das 25. Seeschiff – der Tender „Vorwärts" ist dabei nicht mitgerechnet –, das der Norddeutsche Lloyd dem Bremer Vulkan in Auftrag gegeben hatte. Da gleichzeitig der Verein Deutscher Ingenieure seine Jahrestagung in Bremen hatte, wurden führende Männer aus ganz Deutschland zu der Feier erwartet. Oskar von Miller war darunter, und die beiden schwäbischen Hochschulen Tübingen und Stuttgart hatten dem großen Landsmann zu Ehren ihre Rektoren entsandt. Als eine nicht geringe Hauptattraktion war schließlich das Erscheinen eines Zeppelin-Luftschiffes zur Stunde des Stapellaufes angekündigt. Ein großer Tag stand für Bremen und Vegesack bevor.

Der Stapellauf war auf 4 Uhr nachmittags festgesetzt. Zur Mittagszeit begann eine Völkerwanderung von Bremen nach Vegesack. Die Menschen kamen zu Schiff – der Lloyd hatte seine sämtlichen Fluß- und kleineren Seebäderdampfer eingesetzt – und mit der Bahn, die lange Extrazüge fuhr, erfüllten die Werft und jeden Platz in der Nähe, von dem etwas zu sehen war, und säumten noch zu Hunderten das gegenüberliegende Weserufer bei Lemwerder. Es war ein sommerlich warmer Tag. Gegen 3½ Uhr zogen schwarze Wolken am Himmel empor, so drohend, daß es geraten schien, die Feierlichkeit nach Möglichkeit zu beschleunigen. Aber schon war es zu spät. Die Gäste hatten eben die Taufkanzel betreten, als das Gewitter

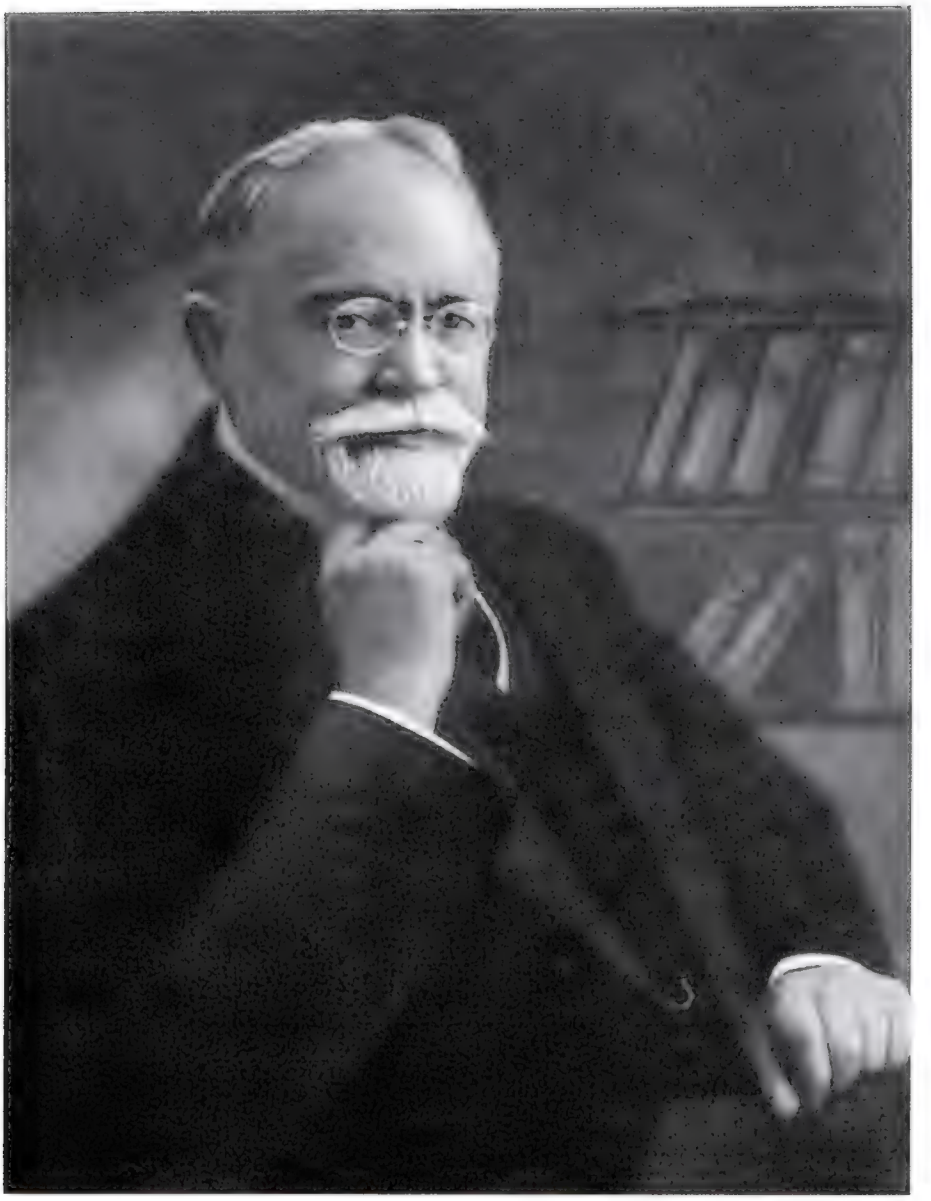
losbrach. Der alte Graf blieb unerschüttert ruhig und übertönte den Regen, der auf die Schirme der Zuschauer prasselte, mit seiner markigen Soldatenstimme. Er erinnerte an den alten Ruhm der Werft, an Johann Lange und seine bescheidenen Anfänge im Jahre 1805, an die Pionierleistung des ersten Dampferbaus 1817. Blitz und Donner begleiteten seine Worte, als er dem mächtigen Schiff allezeit glückliche Fahrt wünschte und es langsam und unter brausenden Hochrufen in die Fluten hinabglitt. In einem großen Kreise von Mitarbeitern und Gästen folgte ein kleiner Imbiß in der „Strandlust" zu Vegesack mit Ansprachen von Oskar von Miller und Victor Nawatzki und abends in Bremen ein offizielles Festessen im Parkhaus. Die Vegesacker aber, die es ja am nächsten anging, ließen den Tag auf ihre Weise ausklingen. Die Kleider waren getrocknet, das Gewitter und die Enttäuschung über das Ausbleiben des Luftschiffes waren vergessen, und alt und jung überließ sich der Freude, wie es einer Zeit natürlich war, die noch so unbekümmert im Stolz auf das Erreichte leben konnte und sich tragen ließ von der fraglosen Zuversicht eines sicheren Fortschritts in Wohlfahrt und Frieden. Der Helgen, von dem das Schiff abgelaufen war, blieb nicht lange leer. Die Werft hatte Aufträge, wie sie sie noch nie gehabt hatte, auf Jahre hinaus. Sie wurden alle ausgeführt, wohl um Monate oder auch um Jahre verzögert durch den Krieg, doch mit alter Zuverlässigkeit und Genauigkeit unter der verantwortlichen Leitung von Victor Nawatzki. Keines dieser Schiffe aber – es waren mehr als ein Dutzend – trug die Flagge eines Deutschen Reiches auf das Weltmeer hinaus. Auf Reparationskonto, wie man das nannte, wurden sie abgeliefert und fuhren, made in Germany, als deutsche Qualitätsarbeit vom Bremer Vulkan in den Handelsflotten der Sieger des Ersten Weltkrieges.

FRANZ SCHÜTTE

BERNHARD LOOSE

Bremer Schiffbaugesellschaft, vorm. H. F. Ulrichs um 1890

Bremer Vulkan 1893



VICTOR NAWATZKI

Foto Maack

BREMER VULKAN Luftbild der Werft

Nawatzkis Mitarbeiter und Nachfolger in der Leitung des Bremer Vulkan seit 1922

HEINRICH MEYER *oben*

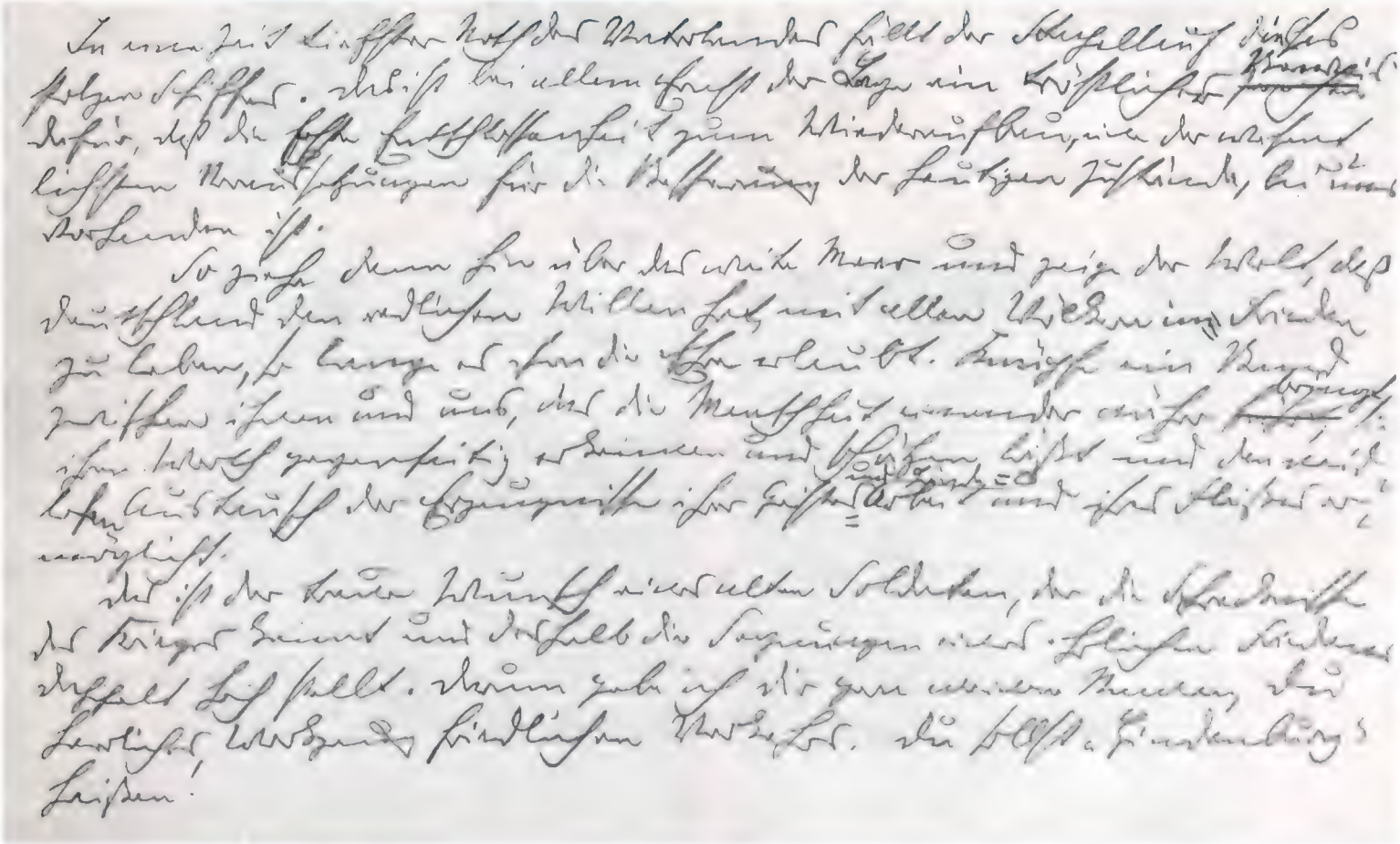
MATTHIAS ESSER *unten links*

WILHELM KNAUER *unten rechts*

Eigenhändige Niederschrift HINDENBURGS

für seine Ansprache beim Stapellauf des Frachtdampfers „Hindenburg"

am 8. Februar 1921



AUGUST THYSSEN

BARON Dr. HEINRICH THYSSEN-BORNEMISZA

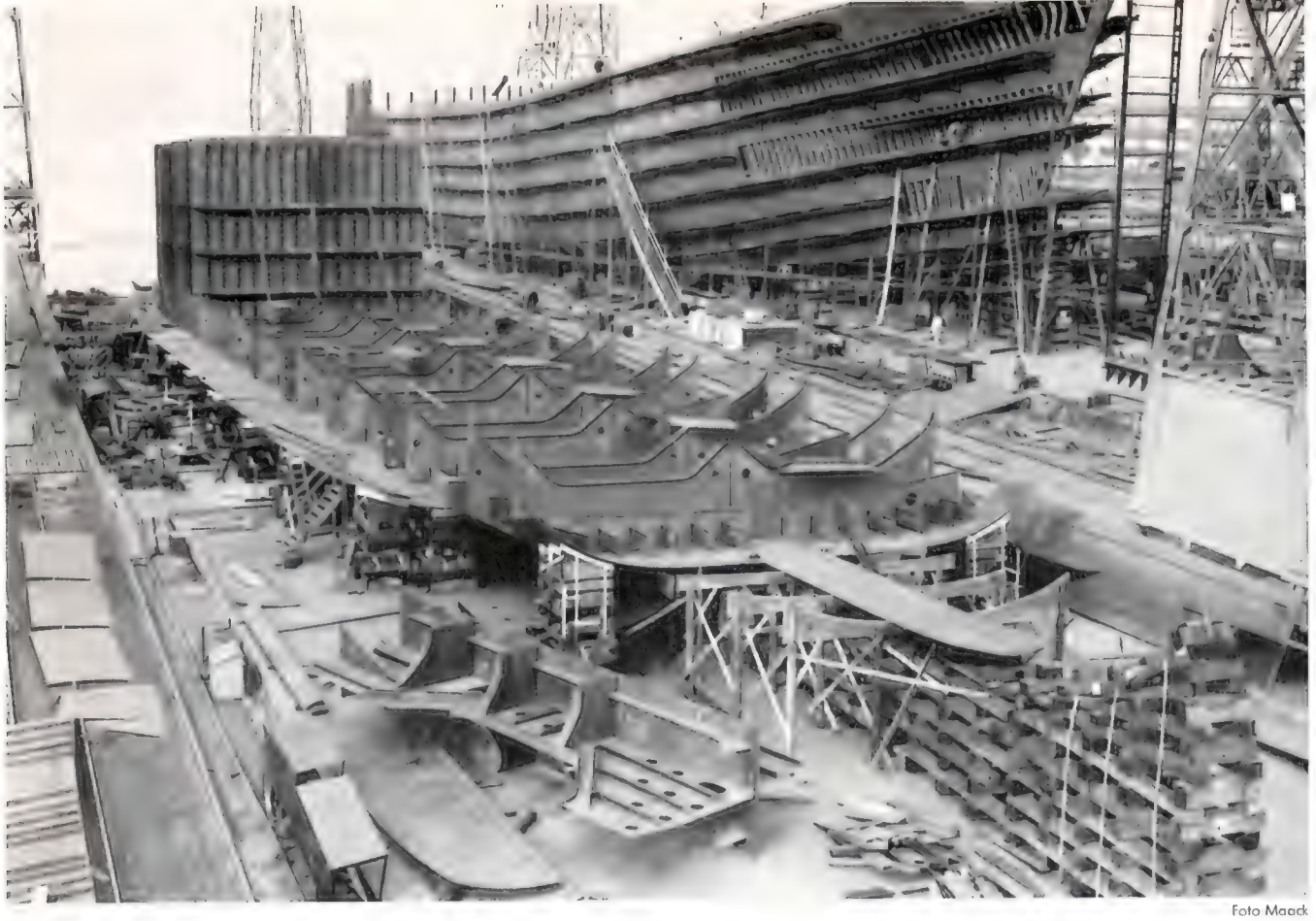


Foto Maack

Schiffe auf Helgen

Foto Maack

ZWISCHEN DEN WELTKRIEGEN

Das Leben ging weiter, auch nach dem Donnerschlag, der 1914 so erschreckend in eine unbekümmerte Welt hinein getönt hatte; es ging auch weiter, als seit 1918/1919 deutlich wurde, was für eine Wende, was für ein Erwachen mit diesem Donnerschlag wirklich gemeint und angekündigt war. Sehr langsam geschah es, daß dies deutlich wurde. Der Unterschied von Traum und Wirklichkeit ist freilich unübersehbar. Aber die Grenzen sind fließend. Es liegt ein Niemandsland dazwischen, in dem man unter Umständen lange umherirren kann, ehe man sicher ist, wieder in einem Bereich erkennbarer Ordnung zu sein. Und nicht bloß die einfachen und bescheidenen Menschen haben in solchem Fall mit dem Zurechtfinden Mühe. Auch die Klugen und Hochgestellten müssen tasten und abwarten. Auch Staatsmänner und Wirtschaftsführer erkennen nur zögernd das Neue.

Die allgemeine Meinung war zunächst gewesen, daß der Krieg ein größeres Schadenfeuer sei, bedauerlich, aber doch überwindbar in seinen Auswirkungen, wobei der Schaden durch Versicherung gedeckt sein würde. Es war natürlich, daß man auch beim Bremer Vulkan die Lage nicht anders beurteilte. Der „Zeppelin“ wurde mit der durch die Einberufungen verminderten Belegschaft vollendet und im Januar 1915 abgeliefert. Auch an den anderen Handelsschiffen, die auf Stapel lagen, wurde weitergebaut. Mit der Zeit freilich war die Umstellung auf Kriegsschiffbau, die Nawatzki gar nicht gern sah, nicht zu umgehen, wenn man sich nicht der Gefahr einer Beschlagnahme von Maschinen oder gar einer Schließung der Werft aussetzen wollte. Schon 1916 wurde das ganze Jahr für die Marine gearbeitet. Seit 1917 stellte der verschärfte U-Boot-Krieg weitere Anforderungen. Der Bau von Handelsschiffen war völlig lahmgelegt. Das „nationale Interesse“, die „patriotische Pflicht“, von der man im Aufsichtsrat sprach, gingen vor. Aber Nawatzki dachte mit Sorge an den Wiederaufbau, für den die Reedereien schon große Pläne machten. 1917 bestellte die Hapag zwölf Dampfer „von den größten Abmessungen, die der Bremer Vulkan bauen kann“. Der Lloyd und andere Gesellschaften folgten. Der Auftragsbestand, der schon 1916 – ohne die Marinebauten – 60 Millionen Mark überschritten hatte, war im März 1918 auf 370 Millionen Mark gestiegen. Dazu kam, daß die Technik nicht stehengeblieben war. Es war damit zu rechnen, daß die Reeder Turbinenantrieb oder gar Motorschiffe, wie sie vereinzelt schon vor dem Kriege gebaut waren, verlangen würden. Das waren Aufgaben von nie gekannter Größe. Nawatzkis Kräfte – er stand im 63. Lebensjahr – waren ungeschwächt. Im Frühjahr 1918, nach dem Friedensschluß mit Rußland, nach den letzten großen Siegen in Frankreich, schien man allen Anlaß zu haben, zuversichtlich in die Zukunft zu sehen.

Am 22. Oktober 1918 wurden im Aufsichtsrat zum ersten Male „wegen der Unsicherheit der politischen Lage" die Erweiterungsbauten, die Nawatzki beantragt hatte, „einstweilen" aufgeschoben. Am nächsten Tage hätte der Bremer Vulkan sein 25jähriges Bestehen feiern können. Das verbot die Zeit. Aber die Freunde, die nähere und weitere Öffentlichkeit wußten es. Sie gedachten des Tages, und zwei von den Glückwünschen sind es wohl wert, hier erwähnt zu werden. In einer schönen Urkunde, die noch heute das Sitzungszimmer im Verwaltungsgebäude ziert, brachte die Stadt Vegesack durch den Stadtdirektor Dr. Wittgenstein und den Stadtrat ihre enge Verbundenheit mit dem größten Industrieunternehmen der Gemeinde zum Ausdruck. „Die Stadt Vegesack", so heißt es in dem Schreiben, „dankt dem Werk viel. Mit dem Gedeihen des Schiffbaus blühen Handel und Wandel der Stadt." Fast klingt es, als wolle man die Sorge vor dem nahen Unheil übertönen, wenn der letzte Satz nachdrücklich die Hoffnung ausspricht, daß die künftigen Schiffe „mit Stolz die deutsche Flagge führen, als Zeugen deutscher Arbeit und deutscher Tatkraft".

Unmittelbar an den Gründer und Leiter der Werft wandte sich ein anderer Glückwunsch. Er kam von dem Mann, der damals noch der Herr der größten Reederei, der drei größten Schiffe der Welt – „Imperator", „Vaterland" und „Bismarck" – war, von Albert Ballin. „In den langen Jahren unserer Zusammenarbeit", so schrieb der große Reeder mit ungewöhnlicher Wärme, „hat sich niemals eine Differenz zwischen dem Vulkan und der Hamburg-Amerika-Linie ergeben. Auch ohne große Kontrakte und ohne Einwirkung von Juristen haben alle die Absprachen, welche ich mit meinem hochverehrten Freunde, dem Generaldirektor Nawatzki, getroffen habe, ihre für beide Teile gleich befriedigende Erledigung gefunden. Wer die Geschichte des Vulkan schreiben will, wird eine Biographie von Nawatzki schreiben müssen, der in seiner ruhigen, klugen und dabei doch so anspruchslosen Art das Unternehmen des Vulkan zu dieser nie geahnten Höhe geführt hat."

Zwei Wochen danach kam der Umsturz, das Ende des Krieges. Albert Ballin ertrug die Zerstörung seines Lebenswerkes nicht. Am Tage des Waffenstillstandes ging er aus dem Leben. Die anderen blieben in der veränderten Welt. Aber nicht, wie damals nach dem Tode des alten Lange, war es eine langsam und schwer sich wandelnde Welt. Diesmal schien sie wie mit einem Schlage verändert. Es war kein Ende der Arbeit. 1919, 1920, 1921, 1922 waren durchaus Jahre guter Beschäftigung, es gab Aufträge genug. Die Sorgen, die sich aufdrängten, waren anderer Art. Es war einmal der stete Mangel an Kohlen und Material, dann aber, und vor allem, die politische Lage, draußen und drinnen: die Sicherheit, deren Wiederherstellung man erwartete und verlangte, die vor 1914 ein Recht, eine Selbstverständlichkeit gewesen war, dieser unentbehrliche Faktor, ohne den man nicht rechnen, nicht arbeiten, nicht leben konnte, diese Sicherheit wollte sich nicht wieder einstellen. Sie kam nie wieder, weder in Deutschland noch sonst irgendwo auf der Erde. Nur ist es wohl falsch, zu sagen, die Welt habe sich geändert. Die Welt war die alte; man sah jetzt nur, wie sie wirklich ist. Der Traum war zu Ende vom Fortschritt in Wohlfahrt und Frieden. Die Menschen mußten erwachen.

Es folgte die notwendige Zeit des Tastens im Niemandsland, hier kürzer, dort länger. Dann fand man sich wieder und fand sich zurecht, lernte wieder fertig zu werden mit der Welt, wie sie ist. Schließlich, wenn man ein wenig weiter in die Vergangenheit zurückdachte, waren ja „trostlose Zeiten" für die älteren nichts so ganz Unerhörtes. Auch Victor Nawatzki konnte sich erinnern. Mit 60 Arbeitern hatte er damals den kleinen, unbedeutenden Betrieb begonnen, mit einem bescheidenen Aktienkapital von 300 000 Mark. Ziemlich zehn Jahre, harte Jahre hatte es dann gekostet, bis das von Anfang an mit kühner Bestimmtheit formulierte Programm verwirklicht war, „den ersten Werften ebenbürtig zu werden". Dies Ziel aber war jetzt sicher erreicht. Das Werk, der Bremer Vulkan, stand. Und dieses Werk waren nicht nur die unversehrten technischen Anlagen, die Helgen und Kräne, die Hallen und Maschinen.

Der Bremer Vulkan, das waren 4000 Menschen, die um das von einem Manne begonnene Werk im Laufe eines Vierteljahrhunderts zusammengewachsen waren zu einer Gemeinschaft, die jetzt „das Werk" bildete, das stand und weiter leben und arbeiten konnte und wollte, auch nach dem Zusammenbruch von Reich und Kriegsmacht, von Wirtschaft und Währung.
Und es lebte und arbeitete weiter, bis heute. Einen ersten Weltkrieg und eine Revolution hatte es überstanden. Wenige Jahre später überstand es eine Wirtschaftskrise, der Werften wie Tecklenborg und der Stettiner Vulcan zum Opfer fielen, in der auch in Vegesack die Zahl der Arbeitenden auf wenige hundert herabsank und zwei Fischdampfer die Leistung eines ganzen Jahres waren. Es überdauerte die Bombenzerstörungen des zweiten Weltkrieges und das jahrelange Schiffbauverbot, das ihm folgte. Solche Schläge und Katastrophen, wie sie hier ein einziges Menschenalter brachte, hatte die alte Werft Johann Langes und seiner Söhne im Laufe fast eines ganzen Jahrhunderts nicht erlebt und hatte doch nicht Bestand gehabt. Was war es, was dieses neue Gebilde, das doch auch nur ein Werk von Menschen war, über Jahrzehnte und Generationen in Höhen und Tiefen zusammenhielt? Im Grunde ist das wohl eine der vielen unbeantwortbaren Fragen der Geschichte. Gewiß hat einfach die Not das Ihre getan, die Gewöhnung, der Trieb der Lebenserhaltung, der die Menschen sich zusammenschließen und zusammenbleiben, Arbeit und Gewinn suchen läßt, wo sie sich finden. Wir sehen auch, sehr entscheidend, das Wirken von Menschen, denen es gegeben und aufgegeben ist, weiterschauend zu planen und zu führen, Arbeitsmöglichkeiten für viele zu schaffen und zu erhalten. Aber außer und zwischen diesem allen ist da auch noch etwas anderes. Es ist wohl auch, und nicht zuletzt, viel einfache Treue bei den Hunderten und Tausenden der Mitarbeiter, die tägliche und stündliche Treue in der Arbeit, die sich kaum ihres Namens, geschweige denn eines Verdienstes bewußt ist und die doch für alles Gedeihen das eigentlich Entscheidende leistet. Wir denken vielleicht zu wenig daran, daß es auch eine Art von Adel, nein, daß es das eigentliche Wesen jedes Adels ist, das Seine zu tun im Stillen, seine Arbeit gut zu machen auch bei wenig Lohn und wenig Anerkennung, ohne eigenen Anspruch sich genügen zu lassen an dem Ruf und dem Ruhm des Ganzen, dem der Einzelne dient. Auch diese stillen Dinge sind Geschichte. Aber es ist ihre stets ungeschriebene andere Hälfte, von der die Bücher nie berichten und angemessen nie werden berichten können. Auch die Geschichte des Bremer Vulkan wird es nicht können. Wohl aber können und sollen wir, jeder einzelne, immer wieder horchen auf diesen leisen Unterton alles Geschehens, den schweigenden Adel der vielen namenlosen Arbeit bedenkend. Alle sogenannten Dämonen der Technik – die ja gar nichts Neues sind, sie hatten früher nur andere Namen – können diesen Adel nicht zerstören. Durch ihn lebt, auch im technischen Zeitalter, die Welt.
Betrachtungen solcher Art führen ein wenig ab von dem turbulenten Geschehen, das in Zeiten krisenhafter Erschütterungen den Vordergrund füllt. Dennoch leisten auch sie ihren Beitrag zur Erkenntnis der Wirklichkeit, nicht weniger als die doch nur scheinbare Genauigkeit, die registriert, was der Tag bringt. Wesentlich ist zuletzt, was in allen Wandlungen bleibt. Hier war es dies Gebilde, das vor Jahren ein Einzelner schuf und prägte und das nun, nach dem geheimnisvollen Gesetz alles Wachstums, längst ein eigenes Ganzes geworden war, das seinerseits Menschen anzog und prägte und das sein Wesen bewahrte, auch wenn noch so viel in ihm und neben ihm sich änderte.
Unwichtig, weil vorübergehend und das Wesen gar nicht berührend, sind uns heute die eigentlichen Revolutionserscheinungen, die die Menschen damals natürlich am meisten bewegten und erschreckten, tumultuarische Vorgänge, Streitigkeiten um Löhne und Arbeitszeit. All das beruhigte sich mit der Zeit und spielte sich ein, je mehr auf beiden Seiten die einfachen Tatsachen wieder erkannt und anerkannt wurden. Es war gut und notwendig, wenn die Arbeiterschaft sich durch den neuen Staat in ihrem Selbstgefühl gestärkt sah und ihre Vertretung in

den Gewerkschaften nun auch politisch und gesetzlich zum gleichberechtigten Verhandlungspartner wurde. Aber es war auch eine unumstößliche Tatsache, daß die Entscheidung darüber, ob überhaupt gearbeitet und Lohn gezahlt werden konnte, von ganz anderen, schwer zu übersehenden Mächten der Politik und Wirtschaft abhängig blieb. In diese Welt hat nur der Unternehmer, der weitreichende Verbindungen und Erfahrungen besitzt, Einblick, und nur er kann nach dem Maße seiner Übersicht, Geschicklichkeit und Entschlußkraft auf sie – vielleicht – einigen Einfluß gewinnen.

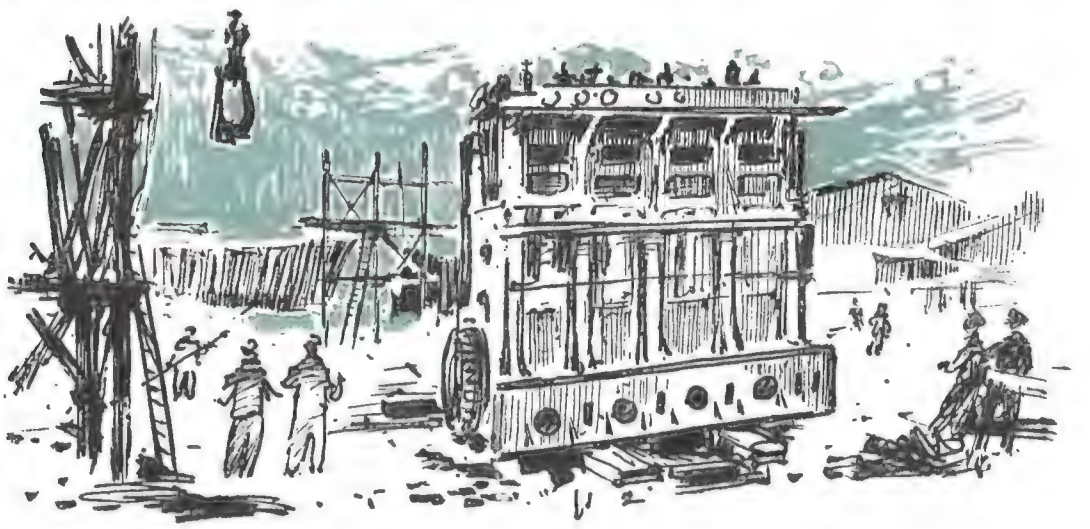
Was geschehen war, das sah jeder, dazu brauchte er nicht die Zeitung oder den Versailler Vertrag zu lesen. In Bremen und Hamburg hatte es jeder erlebt, wie bei Kriegsende die Häfen noch voll lagen von den großen Dampfern, neu gebauten oder schon älteren, die darauf warteten, wieder in Dienst gestellt zu werden, und wie sie eines Tages hinausfuhren, um nicht wiederzukehren, es sei denn vereinzelt in den nächsten Jahren, mit fremden Namen, unter fremder Flagge, fremden Gesellschaften gehörend. Zunächst hatte es noch geheißen, die Schiffe sollten nur „zur Verfügung gestellt" werden. Aber der Friedensvertrag brachte die bittere Wahrheit. Als er im Sommer 1919 unterzeichnet wurde, besaßen die deutschen Reedereien nicht ein einziges großes Schiff mehr. Das größte dem Lloyd verbliebene Fahrzeug war der Seebäderdampfer „Grüßgott" mit 781 BRT. Wohl wurde auf dem Bremer Vulkan wieder mit vollen Kräften friedliche Arbeit geleistet, aber nicht für die ursprünglichen Besteller. Sobald diese – der Lloyd, die Hapag, die Deutsche Ostafrika-Linie und die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft – die Schiffe, die die Werft noch ordnungsmäßig fertigstellte, erhielten, mußte das Reich sie beschlagnahmen und an die Siegermächte abliefern. Andere, ebenfalls ursprünglich von deutschen Reedereien in Auftrag gegeben, wurden von holländischen Gesellschaften übernommen. Im ganzen waren es, mit den bereits während des Krieges vollendeten, 16 neue Schiffe von den Helgen des Bremer Vulkan, die da in den Jahren 1919 und 1920 verloren gingen, eine ganze Flotte hochwertiger Frachtdampfer, 138 700 BRT. Aber fast noch im Zusammenbruch begann auch schon im Jahre 1920 der Wiederaufbau. Mochte der berechenbare Verlust in die Milliarden gehen, am Ende erwies sich das Unberechenbare, das blieb, als stärker. Wie das nationale Einigungswerk Bismarcks, das die Unversöhnlichen auf der anderen Seite so gern wieder rückgängig gemacht hätten, erst jetzt seine eigentliche Bewährungsprobe erlebte und standhielt, so war es auch an tausend anderen Stellen, unmeßbar und unregistrierbar und dennoch wirksam, zu spüren, wie die im ganzen doch großartige Arbeit der Nation in den Jahrzehnten des Friedens über alles Materielle hinaus Werte geschaffen und Kräfte entbunden hatte, die auch ein verlorener Krieg nicht zerstören konnte. Das schwer errungene Kapital des Rufes und Ansehens deutscher Leistung bei den andern, auf der eigenen Seite das gerade durch den Krieg noch mächtig gehobene Bewußtsein von dem, was der Deutsche in Zeiten der Not zu leisten fähig war, das Vertrauen oder, rein wirtschaftlich gesprochen: der Kredit, den Deutschland als Ganzes trotz allem noch besaß und dessen es sich bewußt sein durfte, das waren Energien, die über die große Kluft stärkend hinüber wirkten aus der alten Zeit in die veränderte Welt und die schließlich den Mut zu einem neuen Anfang fast zu etwas Selbstverständlichem machten. Alles das galt auch für den Bremer Vulkan. Was hier geschaffen worden war, was man sich hatte zutrauen dürfen und noch während des Krieges zuversichtlich geplant hatte, das alles lag mit in diesem Namen, der in den zwanzig Jahren des Aufstieges doch einen Klang gewonnen hatte wie der des Lloyd oder der Hapag. Und Namen wie diese und manche andere waren es ja nun, die für die Welt drinnen und draußen zusammenfaßten, was nach dem schweren Fehlschlag im Politischen von Deutschland blieb und für die Zukunft mit Furcht oder Hoffnung in Rechnung zu stellen war: deutsche Arbeit.

Bremer Vulkan, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika-Linie: in den Jahren des Neuaufbaues stehen denn auch diese Namen wieder, wie vor dem Kriege, eng zusammen. Bis zur Mitte des Jahrzehnts sind zwei Drittel aller Schiffe, die vom Stapel liefen, für die beiden Großreedereien bestimmt, 14 von 20. Ganz klein fing es 1920 an, als aus Material, das auf der Werft noch bereit lag, die ersten Dampfer gebaut wurden, die nicht mehr abgeliefert zu werden brauchten. Je zwei davon erhielten der Lloyd und die Hapag. Mit diesen beiden Dampfern erschien der Lloyd zum ersten Male seit sechs Jahren wieder auf dem Ozean, in der Südamerika-Fahrt, Herbst 1920. Bescheiden wie ihre Namen – „Vegesack" und „Bremerhaven" – waren ihre Abmessungen: mit 1560 BRT und 720 PS hatten sie etwa die Größe und Maschinenstärke kleiner Schiffe aus der europäischen Fahrt und mit 9 Knoten eine Geschwindigkeit, die beträchtlich unter dem Durchschnitt der üblichen Frachter lag. Aber schon die nächsten Schiffe erreichten wieder die Maße des Regelfrachtschiffes. Es waren vier Stinnesdampfer von je 7800 BRT. Hugo Stinnes, damals auf der Höhe seiner Macht, betonte seine politische Gesinnung, indem er die zwei für Deutschland bestimmten – die beiden anderen gingen nach dem inzwischen abgetretenen Danzig – „Hindenburg" und „Ludendorff" nannte und die Taufpaten einlud. Beide kamen, als Generale in den Uniformen der alten Armee, zum Stapellauf des ersten Schiffes am 8. Februar 1921. Die Zeiten waren politisch immer noch sehr bewegt, die Gemüter unruhig, und Ludendorff wurde nicht ohne Widerspruch begrüßt. Hindenburg aber gab mit seiner kurzen schlichten Taufrede ein schönes Zeugnis dafür, wie auch für ihn, den alten Soldaten, dies Stück deutscher Arbeit nur ein anderer Ausdruck derselben Kräfte war, denen er in einer anderen Zeit ein Leben lang auf seine Weise gedient hatte. Die eigenhändige Niederschrift, deren Wiedergabe die Werft unter mancherlei ehrwürdigen Zeugnissen bewahrt, zeigt, wie er mit der ihm eigenen Gewissenhaftigkeit noch an der Formulierung gefeilt hat. Mögen denn die Worte, die der letzte große Preuße bei seinem einzigen Besuch auf unserer Werft gesprochen hat, auch hier bewahrt werden:

„In eine Zeit tiefster Not des Vaterlandes fällt der Stapellauf dieses stolzen Schiffes. Das ist bei allem Ernst der Lage ein tröstlicher Beweis dafür, daß die feste Entschlossenheit zum Wiederaufbau, eine der wesentlichsten Voraussetzungen für die Besserung der heutigen Zustände, bei uns vorhanden ist. So ziehe denn hin über das weite Meer und zeige der Welt, daß Deutschland den redlichen Willen hat, mit allen Völkern in Frieden zu leben, so lange es ihm die Ehre erlaubt! Knüpfe ein Band zwischen ihnen und uns, das die Menschheit einander näherbringt, sie ihren Wert gegenseitig erkennen und schätzen läßt und den neidlosen Austausch der Erzeugnisse ihrer Geistes- und Handarbeit und ihres Fleißes ermöglicht! Das ist der treue Wunsch eines alten Soldaten, der die Schrecknisse des Krieges kennt und deshalb die Segnungen eines ehrlichen Friedens doppelt hochstellt. Darum gebe ich dir gern meinen Namen, du herrliches Werkzeug friedlichen Verkehrs. Du sollst ‚Hindenburg' heißen!"

Das Jahr, in dem diese Schiffe fertig wurden, 1921, war das letzte, in dem die Leitung und Planung noch ganz in den Händen von Victor Nawatzki lag. Im folgenden Frühjahr trat er zurück. Kurz vorher, am 18. Januar 1922, hatte ihn die Technische Hochschule in Berlin-Charlottenburg, an der er einst studiert hatte, zu ihrem Ehrenbürger ernannt. Eine weitere akademische Ehrung erwies ihm am 12. November 1927, anläßlich seiner vierzigjährigen Verbundenheit mit der Werft in Vegesack, die Technische Hochschule Hannover durch die Verleihung der Karmarsch-Gedenkmünze. Jetzt, am 24. April 1922, dem Tage des Weggangs von der Stätte seiner Arbeit, waren für den Vulkan die hauptsächlichsten Anfangsschwierigkeiten auf dem Wege des Neuaufbaues, wie er hoffen durfte, überwunden. Er hatte die ganze Bitterkeit des Sturzes noch einmal empfinden können, als er im Frühjahr 1920 als Mitglied der deutschen Delegation in London und Paris an den Verhandlungen über die Auslieferung der deutschen Handelsflotte teilnahm. Er mußte erleben, daß man die Deutschen vielfach noch

wie Ausgestoßene behandelte, bis er seinerseits in einer der kleinen Kommissionen die Gegner durch seine Liebenswürdigkeit so entwaffnete, daß man nicht umhin konnte, ihm das Kompliment zu machen, er sei „the most charming shipbuilder of the world, always smiling". Seitdem hatte sich drinnen und draußen schon manches gebessert. Durch den Reedereiabfindungsvertrag mit dem Reich vom 21. Februar 1921 war die Finanzierung von Schiffsneubauten wenigstens für den Anfang auf eine einigermaßen sichere Grundlage gestellt worden, wenn auch die Gesamtsumme der Beihilfe, durch die Geldentwertung noch erheblich verringert, nur einen Bruchteil dessen, was verloren war, ausmachte. Immerhin konnte man jetzt auf weitere Aufträge für einige Jahre sicher rechnen, und die Zeit, wo man sich durch Reparatur von Lokomotiven und Eisenbahnwaggons hatte Arbeit verschaffen müssen, ging zu Ende. Die Werft war für alle Fälle gerüstet. Schon während des Krieges hatte man die Gelegenheit benutzt, als die Familie Wätjen ihren großen Besitz an der Weser zwischen dem Vulkan und der Bremer Wollkämmerei zum Verkauf anbot, und hatte durch diesen Erwerb das Gelände der Werft fast auf das Doppelte des bisherigen Umfangs, auf etwa 900 000 qm mit 2100 m Wasserfront, erweitert. War das eine Vorsorge für die Zukunft – das Gebiet wird bis heute noch nicht ganz für den Betrieb in Anspruch genommen –, so wurde eine andere Neuerung unmittelbar für die Gegenwart wichtig. Es war der Übergang zum Bau von Motoren. Schon vor dem Kriege war darüber mit verschiedenen Patentinhabern verhandelt worden, als die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft erwog, dem Bremer Vulkan ein Motorschiff in Auftrag zu geben. Die Pläne hatten sich damals zerschlagen, aber die Sache war nicht aus den Augen verloren und wurde nach dem Kriege weiter verfolgt. Noch zur Zeit Nawatzkis wurde vom Aufsichtsrat der Beschluß des Vorstandes gebilligt, den Bau von Dieselmotoren aufzunehmen. Einige Zeit zogen sich die Vorbereitungen noch hin, bis am 3. Oktober 1922 mit der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) der Lizenzvertrag abgeschlossen wurde. Ein neuer Abschnitt war in der Geschichte der Werft eingeleitet, und man darf sagen, daß der Gründer des Unternehmens damit seine Arbeit würdig beschloß, mit dem gleichen Grundsatz, mit dem er sie dreißig Jahre zuvor begonnen und für den er seine ganze Kraft eingesetzt hatte: stets dafür zu sorgen, daß seine Werft leistete, was nach dem jeweiligen Stand der Technik gefordert werden konnte.



So durfte Victor Nawatzki von seinem Werke gehen mit der Gewißheit, daß es blieb, was es durch ihn geworden war, auch wenn inzwischen eine weitere wesentliche Veränderung eingetreten war, die freilich nach außen hin nicht sichtbar werden konnte. Seit dem Tode Franz

Schüttes im Jahre 1911 hatte sich in Bremen kein großer Kaufmann mehr gefunden, der, wie er, dieser bremischen Werftgründung gegenüber finanzielle Beteiligung mit bestimmendem persönlichem Interesse und menschlicher Anteilnahme verband. An seine Stelle war seit den Kriegsjahren einer der ganz großen Unternehmer aus dem Ruhrgebiet getreten: August Thyssen. Schon 1916 hatte er einen erheblichen Teil der Aktien erworben und konnte einen Platz im Aufsichtsrat beanspruchen. Nach seinem Tode wurde das inzwischen noch erheblich vermehrte Großpaket von seinem zweiten Sohn, Baron Dr. Heinrich Thyssen-Bornemisza, übernommen, in dessen Familie es bis heute geblieben ist. Dadurch wurde die Verbindung mit den Ruhrkonzernen wieder gelöst, ein Umstand, der sich nach dem Zweiten Weltkrieg als sehr günstig erwies, und die Eigenart des bremischen Unternehmens, verstärkt durch das Schwergewicht seiner standortgebundenen Sonderaufgabe, blieb völlig gewahrt. Ebenfalls erhalten blieb die Verbindung mit Nawatzki, auch nach seinem Fortgang von Vegesack: er wurde Vorsitzender des Aufsichtsrates. Unermüdlich machte er von Eisenach aus, das er sich zum Ruhesitz erwählt hatte, von seinem Rechte Gebrauch, sich jederzeit von der Lage auf der Werft persönlich zu unterrichten. Bis ins höchste Alter hinauf führte er selbst, meist handschriftlich, die Korrespondenz mit den anderen Aufsichtsratsmitgliedern und mit dem Vorstand in Vegesack, und noch manches Mal konnte er in der von Ballin gerühmten „ruhigen, klugen und dabei doch so anspruchslosen Art" bremsen, wenn der stets unternehmende August Thyssen ihm zu weit ging in seinen Plänen, wenn er immer wieder drängte, sich um russische Aufträge zu bemühen, eine Werft im Baltikum zu gründen, oder wenn ihm ein andermal die Schiffe, die der Vulkan baute, nicht groß genug waren. Auf diese letzte Bemerkung antwortete Nawatzki am 16. Februar 1925 folgendermaßen: „Was nun Ihre Ansicht anbelangt, daß die A.G. „Weser" eventuell größere Schiffe bauen kann als der Bremer Vulkan, so möchte ich Ihnen immer wieder meine Ansicht ins Gedächtnis zurückrufen, daß wir nicht für die Ehre, den Ruhm auf dem Bremer Vulkan arbeiten, die größten Schiffe zu bauen, sondern daß wir solche Schiffe bauen, bei denen wir existieren bzw. Geld verdienen können, und ich glaube, daß wir diese meine Ansicht aufrechterhalten sollten. Die Vergangenheit hat jedenfalls gelehrt, daß wir uns dabei am besten stehen." Noch in seinem letzten Lebensjahre ließ der Vierundachtzigjährige es sich nicht nehmen, jede Sitzung persönlich zu leiten und dabei stets auch die Werft zu besuchen. Die neuen Leiter waren ja schon seit Jahren seine Mitarbeiter gewesen. Heinrich Meyer, der kaufmännische Direktor, war fast ebenso lange am Vulkan, wie Nawatzki selber, bei Wilhelm Knauer waren es 25 Jahre, und selbst bei dem an Dienstalter Jüngsten, Mathias Esser, dem leitenden Schiffbauingenieur, der von den dreien der primus inter pares wurde, hatte die Zusammenarbeit auch bereits zwölf Jahre gedauert. Was jetzt geschah, war also nur der natürliche Übergang, ohne Bruch, an die nächste Generation.

Dennoch war es, bei aller Vorsorge und weiteren Mitarbeit Nawatzkis, keine einfache Erbschaft, die die drei Männer übernahmen. Wohl gab es zunächst noch Arbeit auf Grund des Aufbauprogramms der deutschen Reedereien. Nach den Stinnesschiffen wurden fünf für die Hapag abgeliefert in den Jahren 1921–1923, lauter große Fracht- und Passagierdampfer von 8000 bis 9000 BRT, „Bayern", „Württemberg", „Baden", „Sachsen" und „Hessen", dazwischen zwei kleinere Frachter, „Ammon" und „Amasis", von 5100 BRT für die Kosmos-Reederei in Hamburg und der Fracht- und Passagierdampfer „Köln" (9200 BRT) für den Norddeutschen Lloyd. Aber leicht waren die Jahre, in denen diese Schiffe fertig wurden, nicht. Es war die Zeit der Ruhrbesetzung und der hemmungslosen Inflation. Dann wurde die Währung stabilisiert. Arbeiter und Bürger waren glücklich, wieder rechnen zu können, waren um dieser Sicherheit willen gern bereit, sich zunächst einzuschränken, und priesen das „Wunder der Rentenmark". Aber der Unternehmer, der gern Aufträge aus dem Auslande hereingeholt hätte, mußte zusehen, wie ihn jetzt die Länder mit weniger guter Währung, vor allem

Frankreich und Italien, überall unterboten. Der Geschäftsbericht des Bremer Vulkan für 1924 stellt fest, daß sich die ungünstige Lage verschärft hat, Aufträge kaum zu erhalten, die steuerlichen Belastungen kaum erträglich sind. Mit stark verminderter Belegschaft werden vier große Fracht- und Passagierdampfer 1923–1925 für den Lloyd gebaut, drei für den Südamerika-Dienst, „Sierra Ventana", „Sierra Cordoba", „Sierra Morena" mit je 11 400 BRT, und die „Berlin" mit 15 300 BRT, alle vier hervorragende Leistungen, die „Berlin" das größte bisher vom Vulkan gebaute Schiff, das die besondere Bewunderung des alten Thyssen erregte. Aber vier Dampfer in zwei Jahren, das war für eine große Werft nicht eben viel.

Und doch war diese Depression nur ein kleines Vorspiel von dem, was noch kommen sollte. Dazwischen freilich liegt noch einmal eine kurze Zeit des Aufschwungs für das wirtschaftlich neu erstarkende Deutschland, Jahre großer Erfolge auch für den Bremer Vulkan. Sie bringen, außer einer ganzen Reihe von Frachtdampfern für Lloyd, Hapag, Hansa, die jetzt vereinigte Deutsch-Austral- und Kosmos-Linie in Hamburg und die französische Compagnie Générale Transatlantique, den Beginn zweier für die Zukunft besonders bedeutungsvoller Entwicklungen: die ersten Tanker und die ersten Motorschiffe. Und wieder war mit dieser Bereitschaft zu einem Neuanfang etwas gewonnen, was zu seiner Zeit Früchte brachte. Als die große Krise vom Anfang der dreißiger Jahre vorbei war, die diesmal mit ihrem „nie gekannten Tiefstand" das Ende zu bringen schien, da war der Bremer Vulkan eine von den Werften, die auf beiden Gebieten Erfahrung hatte und der es an Aufträgen nicht fehlte, seitdem von 1935 an endlich die Lage wieder besser war. Natürlich hatte es „Kinderkrankheiten" gegeben bei dem ersten Motorschiff, der „Ruhr", 6000 BRT groß, 1926 für Stinnes erbaut. Aber das war auf anderen Werften nicht anders gewesen; sie wurden überwunden. Schon 1928/1929 gab auch die Hamburg-Amerika-Linie Motorschiffe in Auftrag, vier im ganzen, „Portland", „Orinoco", „General Osorio" und „St. Louis", das erste ein reines Frachtschiff und mit 7100 BRT klein gegen die 16 700 BRT der „St. Louis", die damit bis heute das größte in Vegesack erbaute Schiff geblieben ist. Der Tankerbau begann 1928 gleich mit einem Riesen, dem „C. O. Stillman" (16 400 BRT), der zu seiner Zeit der größte Tanker der Welt war. Es war besonders der Tatkraft Matthias Essers zu verdanken, wenn diesem ersten Motortanker alsbald vier weitere, alle für ausländische Rechnung, amerikanische und englische Gesellschaften, folgten. Diese Schiffe waren neben einigen Heringsloggern für die Bremen-Vegesacker Fischereigesellschaft und zwei Fischdampfern fast die einzige Beschäftigung, als 1931–1934 die ganz schlimmen Jahre kamen. Wie andere Werften erlebte auch der Bremer Vulkan die groteske Verkehrung, daß er, um auch nur den bescheidensten Stamm von Arbeitern und Ingenieuren zu erhalten, die Männer, deren Aufgabe es war, Schiffe zu bauen, mit Abwracken beschäftigen mußte. Es war begreiflich, daß sich immer wieder Gerüchte verbreiteten über einen Anschluß an die Deschimag, den von dem Bremer Bankier J. F. Schröder geschaffenen Konzern, der „zwecks Rationalisierung" mehrere Werften, darunter Tecklenborg und den Stettiner Vulcan mitsamt seinem Hamburger Werk, stillgelegt hatte. Aber die Arbeiterschaft konnte beruhigt werden. Der Bremer Vulkan lehnte alle Fusionen ab, auch solche, bei denen er die Führung haben sollte. Er hielt allein durch und bewahrte seine Selbständigkeit.

Dann kam der Umschwung von 1933. In allen Wirtschaftszweigen, die auch nur von fern etwas mit Aufrüstung zu tun hatten, machte er sich sogleich wohltätig bemerkbar. Aber der Handelsschiffbau hatte damit nichts zu tun, und so ging es hier zunächst nur sehr langsam wieder aufwärts. Als die ersten Aufträge kamen, mußte man Bedingungen mit in den Kauf nehmen, Kreditgewährungen in einem Ausmaß, wie sie bis dahin unbekannt waren. Aber von Eisenach mahnte Nawatzki: „Um alle diese – vielleicht – zu vergebenden Arbeiten ringen, heißhungrig, ungefähr 12 größere und mittlere und 15 kleinere Werften. Als Sieger werden diejenigen Werften hervorgehen, die den Reedern weitgehendst finanzielle Vorteile aller Art

bieten." So beschwört er den Aufsichtsrat, den Vorstand zu stützen und ihm nach Möglichkeit freie Hand zu schneller Entscheidung zu lassen. Der erste Auftrag, der 1933 unter solchen Bedingungen – Zahlungskredit bis 1938/1939 – perfekt wurde, kam von der Afrikanischen Fruchtkompagnie F. Laeisz in Hamburg. Es war ein Bananentransport-Motorschiff „Pionier", 3300 BRT. Zwei Dampfer für dieselbe Reederei, „Panther" und „Puma", waren 1930 vorausgegangen, zwei weitere Motorschiffe, „Pelikan" und „Pontos", folgten bis 1935.

In diesem Jahre war wieder eine Vollbeschäftigung erreicht, wie sie die Werft seit der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nicht mehr gehabt hatte. „Die deutsche Schiffahrt", heißt es schon im Geschäftsbericht für 1934, „ist endlich dazu übergegangen, ihren zum Teil veralteten Schiffspark in gewissem Umfange zu erneuern, wodurch den deutschen Werften allmählich bessere Arbeitsmöglichkeiten gegeben werden." Auch kamen jetzt in zunehmendem Maße Auslandsaufträge, vor allem an Tankern, trotz der Erschwerungen, die sich für die deutsche Konkurrenz auf dem Weltmarkt schon seit 1931 durch die Abwertung des englischen Pfundes und der nordischen Währungen ergaben. 1935 machte der Anteil der für England, Amerika und die nordischen Länder bestimmten Neubauten bereits mehr als die Hälfte der Gesamtproduktion aus, im folgenden Jahr 67,5 Prozent und 1937 sogar 73 Prozent. Die Zahl der Arbeiter, die 1933 auf 600 gesunken war, stieg binnen vier Jahren wieder auf 3600, im Kriege auf 4600.

Nur noch 4 Schiffe unter den 48 großen Neubauten dieser Zeit sind Dampfer: 2 Tankdampfer und 2 kleine Frachtdampfer, die während des Krieges fertig wurden. Alle anderen sind Motorschiffe und Motortanker. Die letzten richtigen Frachtdampfer – abgesehen von den erwähnten beiden Nachzüglern – waren 1930 die „Staßfurt" der Hamburg-Amerika-Linie und die beiden Bananenschiffe von Laeisz gewesen. Die 18 Tanker, außer dem „C. O. Stillmann" meist in der Größe von 10 000 BRT oder wenig darunter, gingen bis auf 3 ins Ausland, ebenso die Hälfte der 1936/1937 erbauten Walfangboote und Waljäger, kleine Dampfschiffe mit sehr großer Maschinenstärke, 1600 und 2700 PS bei Größen von 340 und 590 BRT. Von den 28 Motorschiffen dagegen kamen 20 an deutsche Reedereien, unter denen neben manchen neuen Namen, die zum erstenmal in der Geschichte des Bremer Vulkan als Auftraggeber erscheinen, die alten seit Jahrzehnten verbundenen Geschäftsfreunde überwiegen. An der Spitze stehen nach wie vor Lloyd und Hapag, von denen jener die 5 Fracht- und Passagierschiffe „Düsseldorf", „München", „Nürnberg", „Dresden" und „Hannover", alle zwischen 5000 und 5600 BRT, erhielt, diese die „Hermonthis" (4800 BRT) und die „Monserrate" (5600 BRT), ebenfalls Fracht- und Passagierschiffe, und 1939 das Elektro-Frachtschiff „Arauca" mit 4300 BRT. Dazu kommen drei Reedereien aus Bremen, die „Hansa" mit den 3 Frachtern „Goldenfels", „Hohenfels" und „Moltkefels", je 7800 BRT, die „Neptun" mit 2 kleinen Fracht- und Passagierschiffen, „Minerva" und „Nestor", je 2450 BRT, alle 1938 bis 1940 erbaut, und die Unterweser-Reederei mit dem schon 1936 abgelieferten Frachtschiff „Schwanheim", 5300 BRT; aus Hamburg die Afrikanische Fruchtkompagnie mit den schon genannten Bananenschiffen „Pelikan" und „Pontos", die Woermann-Linie mit den beiden 5000-Tonnen-Frachtern „Kamerun" und „Togo", dazu die Deutsche Ostafrika-Linie mit dem Frachtmotorschiff „Ulanga" (6860 BRT) und schließlich die Hamburg-Süd mit dem Frachtmotorschiff „Florida" (6150 BRT). Von den Auslandsaufträgen sind besonders die 6 Schiffe der „Brattdal"-Klasse zu nennen, 1935, 1937 und 1939 für verschiedene norwegische Reeder erbaut.

Was an weiteren Aufträgen vorlag, sicherte der Werft eine Vollbeschäftigung für mehrere Jahre. Es war wie im Sommer 1914. Da begann, am 1. September 1939, der Zweite Weltkrieg.

ZERSTÖRUNG UND NEUBEGINN

Ob das Leben auch diesmal weiterging? Am Ende des Zweiten Weltkrieges hatte diese Frage ein anderes Gewicht als im November 1918. Wohl war das damals ein schwerer Sturz nach einem mehr als hundertjährigen Aufstieg gewesen. Aber das Land war unversehrt. Kein Dorf, keine Fabrik, kein Haus war zerstört, und als nach dem Waffenstillstand fremde Armeen die Grenzen des Reiches im Westen überschritten, da kamen sie, wenn auch mit Härte, so doch nicht mit Waffen der Vernichtung. Im Mai 1945 aber schien Zerstörung das einzige zu sein, was der Deutsche, wenn er sich innen und außen umsah, in sich und in seinem Vaterlande noch zu erblicken vermochte.

Es schien so. Aber die Wirklichkeit – von der die Bücher und Zeitungen nicht schrieben, von der kaum gesprochen wurde – war auch diesmal anders. Städte waren zerstört, auch Dörfer, auch Fabriken und manches einzelne Gehöft. Ringsum aber überall lag still das Land, und drei Tage nach dem Kampf, auch wenn sein Haus in Schutt lag, bestellte der Bauer es wieder. Und in den Wohnhöhlen der Städte waren die Menschen geblieben. Sie hatten für keinen Weltmarkt mehr zu arbeiten, für keinen Sieg, kein Soll, keinen Vier- oder Fünfjahresplan. Ganz und gar unscheinbar waren die Forderungen des Tages, die sie zu erfüllen hatten: die allereinfachste Sorge für Nahrung, Wohnung und Kleidung, Aufräumen von Trümmern, Suche nach den verlorenen Nächsten, menschliche Hilfe für Nachbarn und Freunde, Arme und Kranke. Willig oder gezwungen, schwerfällig oder geschickt gehorchte jeder an seiner Stelle, auf seine Weise, ging weiter, Schritt für Schritt, Woche um Woche, Monat um Monat, und nun, nach zehn Jahren, ist die Frage für alle bejaht: das Leben ist weitergegangen, auch nach dieser Zerstörung.

Wieder, wie zu allen Zeiten, ist das Wesentliche die Leistung der hunderttausend Unbekannten. Mehr als je und mit großem Recht wird sie diesmal bewundert, in Festreden gepriesen, abgestempelt im Schlagwort als deutsches Wunder, ordentlich und genau registriert als Statistik. Noch einmal aber und zum letztenmal wollen wir am Ende dieses Berichtes die Unzulänglichkeit, ja Ungerechtigkeit jeder Geschichtsschreibung bedenken, die mit allen ihren Einzelheiten, aller Genauigkeit ihres urkundlichen Materials doch nie mehr zu geben vermag als einen fernen, schwachen Nachhall jener Ur-Kunde vom unzerstörbaren Leben, die wir eigentlich in jeder lebendigen Erinnerung, in jeder echten Überlieferung festhalten möchten. Es scheint immer wieder ein vergebliches Bemühen. Und doch ist es nicht umsonst, wenn wir bewußt und bescheiden in den Grenzen bleiben, die hier, wie bei jeder menschlichen Arbeit, gesetzt sind. Denn keine Urkunde ist ja für sich selber da. Ihr Dienst ist getan, wenn sie hinweist auf die Wirklichkeit, die sie bezeugen soll und die freilich ihrerseits da sein muß, wenn die Urkunde noch irgend Bedeutung haben und nicht selber nur Museumsstück sein soll. Dafür nun freilich ist in diesem Fall gesorgt. Die Wirklichkeit ist da und sehr lebendig: der Bremer Vulkan steht und ist im Jahre 1955 mit mehr als 5000 Menschen voll beschäftigt. Der Chronist und Betrachter hat das Seine getan. Er darf zurücktreten und den Freund des Hauses auffordern, selber zu sehen. Nur gleichsam zur Einleitung solcher Besichtigung mag noch ein kurzes Wort dienlich sein.

Dies Wort muß zunächst daran erinnern, wie wenig es selbstverständlich ist, daß der Bremer Vulkan fünfzehn Jahre nach dem gewaltsamen Abbruch seiner Arbeit noch – oder wieder – in solcher Leistungsfähigkeit dasteht. Denn das völlige Ende aller gewohnten Arbeit brachte diesmal schon das erste Kriegsjahr. Nach dem Befehl militärischer Stellen mußte gebaut werden, was die Kriegführung brauchte, vor allem natürlich U-Boote. So mußte man, als der Luftkrieg begann, damit rechnen, daß die Werft ein bevorzugtes Ziel werden würde. Tatsächlich wurden mehrmals Bomben geworfen. Ernstlicher Schaden aber entstand nur einmal bei einem kurzen, aber schweren Tagesangriff am Nachmittag des 18. März 1943. Er ist später in einer amerikanischen illustrierten Zeitschrift als erster geglückter Versuch eines neuen Verfahrens von „precision bombing" – Teppichwurf – ausführlich beschrieben worden. Eine größere Anzahl von Flugzeugen warf mehr als 60 schwere Bomben. Der Sachschaden war, wie meist in solchen Fällen, bald soweit behoben, daß die Werft wieder voll arbeiten konnte. Aber über 100 Angehörige des Werkes kamen bei dem Angriff, der nur wenige Minuten dauerte, ums Leben. Ein Gedenkstein auf der Werft bewahrt die Erinnerung an den Tag und an diese ganze dunkle Zeit, die uns heute manchmal, aus unserer wiedergewonnenen Ordnung heraus, nachträglich fast wie ein unwirklicher Spuk erscheinen möchte. Vielleicht aber war sie eine jener Prüfungen, wie sie dem Menschen zuzeiten gut tun, damit er erfährt, wieviel er zu ertragen und zu überwinden vermag.

Zehn Jahre dauerte sie diesmal. Denn mit dem Ende des Krieges war sie ja, zumal für den deutschen Schiffbau, noch keineswegs vorbei. Es war in der Welt nicht vergessen worden, wie das besiegte Deutschland wenige Jahre nach dem Ersten Weltkrieg eine der modernsten Handelsflotten der Welt besaß, weil man es ja durch die Wegnahme der alten Schiffe geradezu gezwungen hatte, neue zu bauen. Die Wiederholung einer so unangenehmen Erfahrung zu verhindern, gab es ein einfaches Mittel: striktes Neubauverbot für alle deutschen Werften. Es brauchte seine Zeit, bis die Staatsmänner des Westens zugeben konnten, daß Deutschland weder politisch noch wirtschaftlich mehr als Feind gelten konnte, sondern unentbehrliches Glied eines werdenden Europas war, das die Welt dringend nötig hatte. Erst Ende 1949 war es soweit, daß die wesentlichsten Beschränkungen fielen, die letzten erst 1950. Die 1939 abgebrochene Arbeit konnte wieder aufgenommen werden. Der Bremer Vulkan konnte wieder bauen.

Und nun war es fast, als hätte es gar keine Unterbrechung gegeben. Binnen wenigen Monaten war es wieder der alte Bremer Vulkan, wie einst in den Zeiten Victor Nawatzkis. Er selbst hatte nur eben noch den Anfang des Krieges erlebt, nicht mehr seine schreckliche Ausweitung und Ausartung. Am 16. Februar 1940 war er in Eisenach gestorben. Aber viele von denen, die jetzt wieder begannen, hatten ihn noch gekannt, nicht wenige von den Älteren hatten noch unter ihm auf der Werft gearbeitet. Das galt auch für die neuen Direktoren, die seit Mitte der dreißiger Jahre sein Erbe zu bewahren hatten. Denn die drei unmittelbaren Nachfolger Nawatzkis waren alle schon zu seinen Lebzeiten ausgeschieden, so daß er, der ja bis zu seinem Tode Vorsitzender des Aufsichtsrates geblieben war, noch den Eintritt der dritten Generation erlebte. Am frühesten, Ende 1932, war Wilhelm Knauer zurückgetreten, mit der Jahreswende 1938/1939 folgten kurz nacheinander die beiden anderen. Heinrich Meyer beendete seine fünfundvierzigjährige Tätigkeit für den Bremer Vulkan mit dem 31. Dezember 1938, und wenige Wochen später, am 23. Januar 1939, starb nach langer Krankheit, erst 60 Jahre alt, Matthias Esser. Er war mit Nawatzki besonders eng verbunden und der eigentliche Träger seiner Tradition im Schiffbau gewesen. Der viel ältere Freund, der ihn fast genau um ein Jahr überlebte, gedachte in herzlicher Dankbarkeit dieser Zusammenarbeit, die „niemals auch nur durch den geringsten Mißton gestört" war. An Knauers Stelle war am 1. April 1935 Robert Kabelac, der von der A.G. „Weser" kam, als Leiter des Maschinenbaus Mitglied des Vorstands geworden, der dann für die nächsten Jahre aus den Herren Meyer, Esser und Kabelac bestand. 1938 kam als vierter Julius H. Wimmer hinzu, der bis dahin Kaufmännischer Direktor der Schichau-Werft gewesen war. Vom folgenden Jahre bis 1942 wurde nach dem Ausscheiden von Meyer und Esser das Unternehmen durch die zwei verbleibenden Direktoren Kabelac und Wimmer geführt, bis 1943 durch den Eintritt von Dr.-Ing. H. Roester, einem langjährigen Mitarbeiter im Schiffbau, die alte Dreizahl wieder hergestellt wurde. Vorsitzender des Aufsichtsrates wurde 1940 Dr.-Ing. Dr.-Ing. e. h. Wilhelm Roelen von den Thyssen-Werken. Sein Nachfolger wurde 1952 Baron Hans Heinrich Thyssen-Bornemisza.

788 ist die Baunummer des ersten kleinen Schiffes, das nach den Jahren des wirtschaftlichen Chaos und der politischen Fesselung, der Zeit des Materialmangels und der Behelfsarbeit wieder gebaut wurde. Es war der Fischdampfer „Oskar Schulze". Am 29. Dezember 1948 lief er vom Stapel. Fast genau sechs Jahre später liegt der Stapellauf des letzten vor dem Jubiläum vollendeten Schiffes, des Fracht- und Passagiermotorschiffes „Hannover" der Hamburg-Amerika-Linie, das die Herzogin Viktoria Luise zu Braunschweig und Lüneburg am 25. November 1954 taufte. Es hat auf der Werft die Baunummer 840.

Das sind, da man die Baunummern 792–794 für 3 Landungs-Pontons, deren Bestellung noch in die Zeit der Verbote fällt, abrechnen muß, in diesem Zeitraum genau 50 Schiffe. 12 davon sind Fischereifahrzeuge, teils Dampfer, teils mit Diesel- oder diesel-elektrischem Antrieb, alle aus den Jahren 1948–1951; sie sind, wie in der Gründungszeit und später, Anfang der dreißiger Jahre, auch diesmal die Vorboten der kommenden Belebung. Alle übrigen, 38 an der Zahl, sind wieder große Seeschiffe: 5 davon für die bremischen Reedereien „Argo" und „Neptun" – die ersten 1950 „Antares" und „Argo" –, 7 Motortanker für Norwegen, Schweden und Panama, 2 Tankdampfer für Holland, 2 Fracht- und 3 Fruchtmotorschiffe – eins ist zur Zeit im Bau – für Honduras. Weit an der Spitze aber steht, mit 20 Schiffen im ganzen, auch jetzt wieder die Gruppe Hamburg-Amerika-Linie–Norddeutscher Lloyd mit den ihnen nahestehenden Reedereien, angefangen von den 2 Bananendampfern „Lichtenstein" und „Liebenstein" für die Roland-Linie in Bremen 1951 bis zu den 6 schönen Fracht- und Passagiermotorschiffen in der Größe von 9000 BRT, die 1954 für den gemeinsamen Ostasiendienst von Hapag und Lloyd erbaut wurden und von denen die Hamburger Reederei die Schiffe „Hamburg", „Frankfurt" und „Hannover", die bremische „Schwabenstein", „Hessenstein" und

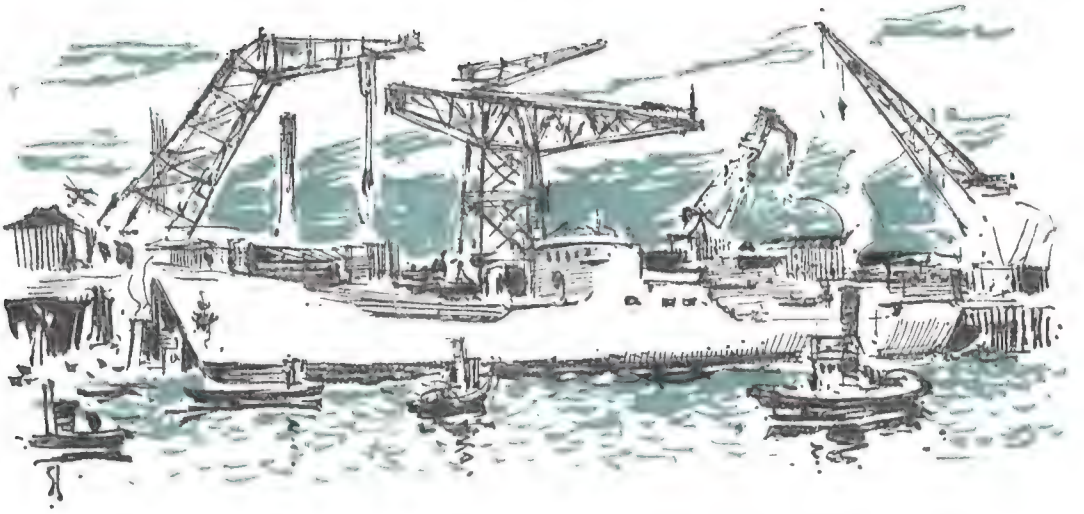
„Bayernstein“ erhielt. Statistisch gesprochen sind das im ganzen – ohne die Fischereifahrzeuge – für diese sechs Jahre rund 230 000 BRT, davon 74 000 (32,2 %) für Bremen, 45 000 (19,5 %) für Hamburg und 111 000 (48,3 %) für ausländische Rechnung.
Noch, natürlich, sind keine Schiffe darunter von der Größe der „St. Louis“, der „Berlin“ von 1925, des „Zeppelin“ von 1914. Aber weniger als je hat es heute für den Deutschen, der ja darin seine besonderen Erfahrungen gemacht hat, noch Reiz, sich an Zahlen zu berauschen, und wer noch einmal den nüchternen Worten nachdenkt, die vor dreißig Jahren der Gründer des Bremer Vulkan über den zweifelhaften Ruhm des Baus von Riesenschiffen gesagt hat, dem wird es nicht in erster Linie wichtig sein, ob es solche Schiffe noch oder schon wieder in Deutschland gibt. Allzu fragwürdig sind alle diese Repräsentationsbauten mit dem Prunk ihrer Ausstattung und dem noch kostspieligeren Luxus ihrer Schnelligkeit im Zeitalter des Luftverkehrs heute geworden. Anderes erweist sich, heute wie immer, als wichtiger und beständiger, zumal für Leistung und Ruf einer Werft: viele – noch einmal sei es gesagt – unscheinbare Arbeit, die kein Schlagwort, keine zündende Parole einfängt und die doch allezeit das eigentlich Wirksame und Wirkliche ist. Niemand kann sie exakt aufzählen oder messen. Aber zuzeiten wohl dürfen wir einmal hinzutreten, an die Helgen, in die Hallen und Werkstätten, Zeichensäle und Büros, dürfen den Menschen und ihrem vielfältigen Werk zusehen und das in tausend scheinbaren Widersprüchen sinnvolle Ineinandergreifen der vielen Dinge bedenken.
Und so wiederholen wir unsere Aufforderung an den Freund des Hauses, da unser Bericht nun zur Gegenwart gekommen ist, selber zu sehen. An Wissen wird nicht allzuviel bei solchem Besuch zu gewinnen sein, das werden wir weiter den Facharbeitern und Fachleuten der Technik und Wirtschaft überlassen müssen. Aber wie wir jedes Stück anders, fast möchten wir meinen: ein wenig liebevoller betrachten, das wir einmal aus seinen Teilen haben entstehen und zusammenwachsen sehen, so mag auch selbst ein flüchtiger Rundgang seinen Wert haben, und wäre es auch nur, daß er uns noch einmal wieder, zum Abschluß, erinnern möchte an Bedeutung und Umfang, an die Menge und die Mühe der vielen namenlosen Arbeit.

Wenn unsere Schiffe vom Strome getragen,
Ihre Kräfte zu proben, die Werft verlassen,
Nachschaut der kühne Erbauer in festlichem Stolze
Fröhlich bewußt, sein Werk ist getan.

Dankbar gedenkt er dabei der fleißigen Männer,
Spanten bogen sie und richteten Bleche,
Prüften Maschinen und setzten die Masten,
Wie Erfahrung und Planung es sie gelehrt.

Sinnend stehen die Männer am Ufer der Weser,
Vom Fernweh gepackt, dem einst in der Jugend sie folgten,
Die Hand erhebend zum Abschiedsgruße
Dem Schiffe nach, sacht in die Fremde entschwindend.

J. W.



DER BREMER VULKAN 1955

Da liegt am Bollwerk auf der Weser vor dem Bremer Vulkan ein neues Schiff, zur Probefahrt bereit. Noch gehört es der Werft, deren Flagge mit dem schwarzen V vom hinteren Mast weht. Erst am Ende der Fahrt, wenn sich erwiesen hat, daß alle Vertragsbedingungen erfüllt sind, und der Besteller zufrieden ist, wird sie niedergeholt und an ihrer Stelle die Flagge der Reederei gehißt, in deren Besitz das Schiff damit übergeht.

Es mag ein Jahr her sein oder noch länger, daß der Auftrag fest erteilt wurde, dem manche Verhandlungen und Überlegungen zwischen der Schiffahrtsgesellschaft und der Werftleitung schon vorhergegangen sind. In den ganz guten Zeiten – allzu häufig waren sie nicht in der sechzigjährigen Geschichte des Vulkan –, in denen alle sechs Helgen belegt sind und alles nach neuen Schiffen verlangt, kann es sein, daß die Reederei sich gedulden muß, bis sie an die Reihe kommt. Aber auch im Normalfall vergeht einige Zeit, ehe der Bau beginnen kann. Denn zunächst müssen in den technischen Büros Zeichnungen von Schiff und Maschine angefertigt werden. Schon das ist keine geringe Arbeit; viele Konstrukteure und Techniker mit ihren Hilfskräften sind damit beschäftigt. Die Zeichnungen gehen an die Betriebsleiter der beiden Hauptabteilungen Schiffbau und Maschinenbau und kommen von dort als Unterlagen für die Anfertigung der einzelnen Teile in die verschiedenen Werkstätten. Das sind für den Maschinenbau zunächst die Modelltischlerei, dann die Gießerei, die Dreherei und die Montagehalle. Äußerste Sorgfalt und Genauigkeit ist überall nötig, denn ein Fehler in der einen Werkstatt würde der nächsten die Arbeit verderben. Nach den Holzmodellen entstehen in den Formkästen der Gießerei die Gußformen, in denen die einzelnen Stücke gegossen werden, von kleinen Teilen an bis zu den großen Grundplatten für die Schiffsmotoren, die ihre 40–60 Tonnen Gewicht haben. Die gegossenen Werkstücke werden in der Dreherei bearbeitet und kommen als sauber polierte blitzende Maschinenteile in die große Maschinenbauhalle, wo nun die Hunderte von Einzelteilen zu einem Motor oder einer Dampfmaschine zusammengebaut werden. Überall hat man seinen Stolz und darf ihn haben. Es ist keine Kleinigkeit, wenn die Kräne die Pfannen mit glühendem Eisen – die größte faßt 30 Tonnen – durch die Halle heben, mit den Krampstöcken die auf der Oberfläche schwimmende Schlacke herausgefischt, das Eisen, wie man sagt, entkrampt wird und dann die ungeheure Masse gleichzeitig aus drei Pfannen in die riesige Form fließt, während an allen Ecken hoch die Flammen herausschlagen, zwischen denen Arbeiter ruhig allerlei noch notwendige Hantierungen besorgen und sich vor

dem Feuer so wenig fürchten wie der Seemann vor Sturm und Wasser. Es ist aber auch keine Kleinigkeit, obwohl oder vielmehr weil es dabei um Bruchteile von Millimetern geht, wenn von dem Dreher in dem rohen Werkstück, das ihm vorgelegt wird, all die Löcher gebohrt, Gewinde geschnitten, Nuten gefräst und Flächen geglättet werden und als Ergebnis einer Präzisionsarbeit, die ein hohes Maß von Überlegung, Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit erfordert, schließlich alle die Einzelteile, aufs genaueste ineinanderpassend, zum Einbau in das komplizierte Gebilde eines modernen Schiffsmotors an die Montagehalle abgeliefert werden. Diese Halle könnte dem, der es zu erzählen verstünde, zu einem eigenen Kapitel Stoff genug liefern. Denn in ihr, dem Kern und Mittelpunkt der Abteilung Maschinenbau, hat sich ein wesentliches Stück der unbekannten Werkgeschichte abgespielt. Schon ihre Entstehung ist ungewöhnlich. Sie stand ursprünglich als Ausstellungshalle für Maschinen auf der Weltausstellung in Brüssel 1910. Dort sah sie Nawatzki und fand, daß sie mit ihrer Ausdehnung von 100 m Länge und 50 m Breite, mit ihren schweren, schnellen Kränen allen Anforderungen, die man an eine leistungsfähige Montagewerkstatt für den Großmaschinenbau stellen konnte, in idealer Weise entsprach. Es glückte ihm, sie für den Bremer Vulkan zu erwerben, und im Winter 1910/11 wurde sie als Fortsetzung der vorhandenen Montagehallen zwischen diesen und der Gießerei aufgestellt und mit großem Stolz in Betrieb genommen. Noch lange wurde sie die Brüsseler Halle genannt. Es gab damals wohl kaum eine andere Werft in Deutschland, die eine derartig großzügige Ausstattung im Maschinenbau besaß.

Ein Jahrzehnt später wurde dann diese Halle vorzugsweise der Schauplatz für die große Umstellung, die mit dem Übergang vom Bau der Dampfmaschine zum Dieselmotor kam. Als 1922 damit begonnen wurde, hatte der Dieselmotor als ortsfeste Maschine bereits eine mehr als zwanzigjährige, als Schiffsmaschine eine etwa zehnjährige Entwicklung hinter sich. Um ein Experiment im Grundsätzlichen also handelte es sich nicht mehr. Aber es konnte durchaus fraglich sein, ob das eine Erleichterung bedeutete. Unter Umständen mochte ein völliger Neubeginn, selbst wenn er mit viel Experimenten und Risiko verbunden war, das Einfachere sein. Hier sollte eine Maschinenfabrik sich umstellen, während sie mit der alten Bauweise noch voll in Betrieb war und bleiben mußte, da ja die Dampfmaschine noch eine Reihe von Jahren das Feld behauptete. Es wäre eine eigene Darstellung durch einen Fachmann nötig, wollte man im einzelnen deutlich machen, was für Neuerungen die ganz anderen Anforderungen an Austauschbarkeit von Ersatzteilen für den Motorenbau nötig machten, schon in Planung, Arbeitsvorbereitung, Umschulung der Mitarbeiter, was für Schwierigkeiten zu überwinden, was für Erfahrungen beim Bau und später bei der Erprobung im Schiff zu machen waren und wie man schließlich fertig wurde, ohne fremde Spezialisten hinzuziehen zu müssen. Die Leitung des Maschinenbaus hatte in diesen ganzen, nicht leichten Jahren des Übergangs Wilhelm Knauer gehabt. Als er Ende 1932 zurücktrat, waren bereits 10 Motorschiffe, Tanker, Fracht- und Passagierschiffe, abgeliefert und hatten sich bewährt. Der scheidende Direktor durfte die Gewißheit mitnehmen, daß der alte, im Dampferbau erworbene Ruf des Bremer Vulkan auch in der Zeit des Motorschiffs erhalten bleiben würde.

Sehr anders als für die Montagehalle wirkte sich der Motorenbau für die Kesselschmiede aus. Nach dem fast völligen Verschwinden der Dampfmaschine als Schiffsantrieb mit den dazu nötigen Kesseln hat sie nicht mehr die Bedeutung wie früher, bleibt aber weiterhin, besonders als Schulungsstätte für hochwertige Schweißarbeiten, wichtig, da Hilfskessel und Hochdruckluftbehälter auch auf Motorschiffen immer noch gebraucht werden.

Während in den bisher genannten Werkstätten die Maschinen für unser Schiff entstehen, haben an anderen Stellen der Werft die Schiffbauer zu tun. Schon lange vor den Arbeiten auf den Helgen sind sie nicht müßig gewesen. Platten und Profile werden in natürlicher Größe aufgezeichnet auf dem Schnürboden oder Rißboden. Holzschablonen werden angefertigt und

danach in der Zulage die Platten zusammengelegt, angezeichnet und mit Markierungen versehen, die angeben, was damit gemacht werden soll und wohin sie gehören. In der großen Schiffbauhalle werden dann die Platten bearbeitet, zurechtgeschnitten, gebogen, geknickt, gekröpft, Löcher werden gestanzt oder gebohrt und versenkt, Hand- und Mannlöcher ausgebrannt, bis alles soweit vorbereitet ist, daß die gebrauchsfertigen Platten am Schiff angebaut werden können. Ebenso werden die Spanten, die dem Schiffskörper seine Festigkeit geben, in der Spantenbiegerei geglüht und gebogen. Schließlich werden in der Schweißerei, heute dem größten Gewerk im Schiffbau, die Einzelteile bereits zu größeren Teilen zusammengeschweißt und damit der Einbau in das werdende Schiff erleichtert und beschleunigt.

Denn nun ist es soweit, daß auch auf dem Helgen die Arbeit begonnen hat. Die Kiellegung ist eins von den drei Daten, die bei jedem Schiff vermerkt werden. Von da bis zum zweiten Datum, dem Stapellauf, liegt es auf dem Helgen oder der Helling. Das dritte ist der Ablieferungstag, an dem das Schiff die Werft verläßt. Vor der Kiellegung haben auch beim Eisen- und Stahlschiff die Zimmerleute zu tun. Sie bauen aus großen Klötzen eine lange Holzunterlage auf, die Kielstapelung. Auf ihr wird dann von den Eisenschiffbauern der Kiel gestreckt. Das ist nicht so einfach, wie es gesagt ist. Zuerst werden Bodenplatten gelegt, zusammengeschraubt oder geschweißt. Darauf wird der sogenannte Mittelträger befestigt. Er erstreckt sich über die ganze Länge des Schiffsbodens. Bei großen Schiffen verlaufen parallel dazu noch Seitenträger. Vom Mittelträger gehen Querträger, die sogenannten Bodenwrangen, über den ganzen Schiffsboden. Auf der Oberkante von Mittelträger, Seitenträger und Bodenwrangen wird – außer bei den Tankern – aus Sicherheitsgründen ein zweiter, wasserdichter Boden, der Doppelboden, eingebaut. Von den Enden der Bodenwrangen steigen die Spanten auf, die durch Querbalken oben miteinander verbunden werden. An ihnen werden die Außenhautplatten befestigt, zuerst geschraubt, später genietet oder jetzt auch geschweißt. Auf den Querbalken, die je ein Paar gegenüberstehender Spanten verbinden, liegen die Deckplatten, die die einzelnen Decks bilden. Bis zum Stapellauf sind nun hauptsächlich die Schiffbauer und mit ihnen die Nieter und Stemmer am Werke, unterstützt von ihren unentbehrlichen Helfern, den Kränen, die in einem für den Fremden schwer übersehbaren Gewirr über den sechs Helgen stehen, hin- und herfahren, sich drehen und die schweren Lasten, vor allem die großen Platten und Bauteile, an die Schiffe heranbringen, mit einer Leichtigkeit, die sich Johann Lange und H. F. Ulrichs wohl nie hätten träumen lassen. Wenn dann die Maler kommen, die mit ihrer Arbeit nicht nur für Schönheit und elegantes Aussehen sorgen, sondern das Schiff auch vor dem Verrosten schützen wollen, sieht jedermann, daß es Zeit zu Taufe und Stapellauf ist. Den Namen haben die Maler freilich schon vorher verraten, er ist bereits schön deutlich an Bug und Heck zu lesen.

Einen Stapellauf kann man hundertmal sehen, es ist ein Schauspiel, das nie seinen Reiz verliert. Ob der Mensch der Biedermeierzeit in einem Fahrzeug von 30 m Länge „das Meisterstück des menschlichen Verstandes“ bewundert, wie der Professor Storck vor 130 Jahren, oder das Zivilisationsprodukt von heute ein künstlich gelangweiltes Gesicht machen möchte, weil ihm der 10 000-Tonner mit seinen 150 m eigentlich gar nicht groß genug ist, das macht wenig Unterschied. Immer ist es die gleiche atemlose Erwartung, wenn sich die „ungeheure Masse“ kaum merkbar in Bewegung setzt und wieder einmal, in Sekundenschnelle, das Unwahrscheinliche Ereignis geworden ist, der eben noch leblos-starre Koloß nun beweglich auf dem Wasser schwimmt und sich von kleinen zwergenhaften Fahrzeugen mit würdiger Langsamkeit an das Ausrüstungsbollwerk ziehen läßt. Bisher hat der Bau mehrere Monate gedauert. Nun folgt noch eine Zeit, wiederum je nach den Anforderungen verschieden, vier, acht oder auch zwölf Wochen, in denen Hunderte von Menschen an Dutzenden von verschiedenen Aufgaben auf dem Schiff arbeiten und es keinem Unbefugten zu empfehlen ist, sich dazwischenzuwagen.

Denn soweit es irgend möglich und zweckmäßig ist, wird alles, was zur Ausrüstung und Einrichtung des Schiffes gehört, von der Werft selbst hergestellt und geliefert. Unzähliges an Einzelteilen und Zubehör, das Tischlerei, Schlosserei, Schmiede, Kupferschmiede, Plumberei inzwischen fertiggestellt haben, wird angebracht, Rohr- und Lichtleitungen werden gelegt, Fensterscheiben, Lampen, vielfache technische Apparaturen sind nötig, es wird gemalt, lackiert, tapeziert, Linoleum und Teppiche kommen auf die Fußböden, Möbel und hunderterlei Einrichtungsgegenstände werden aufgestellt. Es wäre aussichtslos, wollten wir versuchen, uns von dem, was da an Einzel- und Zusammenarbeit zu leisten ist, eine Vorstellung zu machen oder gar ein Bild zu geben. Dabei ist das Wichtigste, was zuerst geschehen muß, noch gar nicht genannt. Denn wenn das bisher Erwähnte schließlich auch bei jedem größeren Hausbau zu bedenken und zu besorgen ist, so kommt beim Schiff ja nun noch der ganze riesige Apparat der Antriebsmaschine, Motor, Propellerwelle und Propeller mit allem Zubehör dazu, und wir vermögen nur ganz von ferne zu ahnen, was an Überlegungen, Berechnungen, Versuchen, technischen Vorbereitungen, an Aufmerksamkeit und Präzision bei der Ausführung dazu gehört, dies alles an den aufs genaueste berechneten Stellen einzumontieren. Gewiß, es lernt sich vieles mit der Erfahrung, und der Fachmann mag es, vielleicht unwillig, ablehnen, bewundert zu werden. Aber der Laie darf es trotzdem tun, und wäre es nur, weil er denkt, ein Stück oft vergessenen Dankes damit abzustatten.

Schließlich ist dann das Schiff fertig, das Erzeugnis der ganzen Werft. Es ist selbst im Rückblick unmöglich, ganz zu umfassen, wer alles daran mitgearbeitet hat. Denn außer den Menschen, derer hier zuerst gedacht wurde, gehören ja auch die zahllosen Maschinen dazu, die in den Werkstätten stehen oder in der Hand des Arbeiters gebraucht werden, und damit wieder deren Erfinder und Konstrukteure. Es ist aber von wesentlicher Bedeutung für eine Werft, für die Güte ihrer Erzeugnisse wie auch – das hängt ja unmittelbar damit zusammen – für die Arbeitsfreudigkeit aller ihrer Mitarbeiter, ob sie sich mit eben noch ausreichenden oder gar veralteten Maschinen begnügt oder ob sie, wie es auf dem Bremer Vulkan seit den ersten Jahren Nawatzkis Tradition ist, dem Grundsatz folgt, stets das Beste an Werkzeugmaschinen zu haben und auf der jeweiligen Höhe der Technik zu sein. Dafür zu sorgen ist eine von den vielen Aufgaben der Leitung, deren verantwortungsvolle Arbeit meist ebenso im Unscheinbaren und ebenso unbedankt bleibt wie die Leistung des Arbeiters.

Aber zuletzt liegt ja für alle Mitarbeiter, unten wie oben, der Dank im Erfolg, im ganzen Erfolg, von dem das, was sich in Dividenden und Lohntüteninhalt angeben läßt, immer nur ein Teil ist. Es gibt noch ganz andere Zahlen, die auch dazugehören. Etwa die, daß von den verheirateten Arbeitern annähernd 1500, fast die Hälfte, Hausbesitzer sind, daß 92 Prozent Feld- oder Gartenland als Eigentümer oder Mieter bebauen, so daß eine moderne Werkküche außer Betrieb gesetzt werden mußte, da die Stammbelegschaft sie nicht genug benutzte: sie lebte lieber von den eigenen Gartenerzeugnissen. Selbst weite Anmarschwege werden zugunsten eines ländlichen Besitztums in den Kauf genommen. Auch ist es lehrreich zu hören, daß nach einer Statistik von Ende 1954 bei einer Beschäftigungszahl von 4600 auf den einzelnen Arbeiter im Durchschnitt 7,5 Dienstjahre kamen, eine Ziffer, die bei einer so großen Belegschaft selten erreicht werden wird und die gewiß ein gutes Zeichen für das Betriebsklima des Werkes ist. Nicht selten sind die Lehrlinge, von denen nicht bloß der Vater, sondern auch schon der Großvater auf der Werft gearbeitet hat. 324 noch tätige Jubilare mit 25 Dienstjahren wurden im Januar 1955 gezählt, 31 können auf eine mehr als 40jährige Dienstzeit zurückblicken. Die nicht mehr Aktiven eingerechnet, beträgt die Gesamtzahl der 25- und 40jährigen Jubilare 766.

Mit diesen Zahlen, wie sie bei großen Industriewerken für gewöhnlich nur in Süddeutschland mit seinen günstigeren Wohn- und Siedlungsbedingungen zu finden sind, kann der Bremer

Vulkan für Norddeutschland als das Muster eines sogenannten krisenfesten Betriebes gelten. Es gehört noch zu den Verdiensten Heinrich Meyers, daß er diese Dinge von Anfang an im Auge behielt. Er unterstützte damit Bestrebungen, die vorher schon von anderer Seite, von dem preußischen Landrat Paul Berthold in Blumenthal, ins Werk gesetzt waren. Dieser um das Unterweser-Industriegebiet hochverdiente Mann, der von 1884 an 33 Jahre lang mit ungewöhnlicher Tatkraft und Selbständigkeit seinen Kreis regiert hat, erkannte mit sicherem Blick die Gefahren, die hier einem noch ganz ländlichen Gebiet drohten, als um 1890 wie mit einem Schlage die moderne Großindustrie eindrang. Es gab Beispiele genug in Deutschland, daß in solchen Fällen die alte gesunde Wohnweise durch Bauspekulation in kürzester Zeit für immer zerstört wurde. Landrat Berthold war entschlossen, das an der Unterweser um jeden Preis zu verhindern. Heute ist das alles seit langem wieder selbstverständlich. Damals war es ein Mann allein, der weit genug in die Zukunft sah, und wenn heute in einem Gebiet, das für sich die Ausdehnung einer Großstadt hat, Tausende von Arbeitern und Angestellten an weit angelegten und locker bebauten Straßen wohnen, wo die Sonne jedes Haus und jede Wohnung erreicht und jeder ein Gärtchen hat, das Obst, Gemüse und immer auch Blumen hervorbringt, so ist das zu einem ganz wesentlichen Teil Landrat Bertholds Verdienst.

Die Gründung des „Spar- und Bauvereins Blumenthal", die im Januar 1894 erfolgte, ging nicht vom Bremer Vulkan aus, der damals selbst noch keine drei Monate bestand. Aber sie hat entscheidend dazu beigetragen, daß die Arbeiterschaft der Werft nach ihren Wohnverhältnissen niemals auf die Stufe jener großstädtischen Massen herabsank, von denen das bittere Wort gesagt worden ist, daß sie kein Vater-Land kennen könnten, weil sie nur Stein sähen. Schon 1895 hatte der Verein die Verbindung mit Nawatzki aufgenommen, der gleich bereit war, diese Sache zu unterstützen. Im Geschäftsbericht wird ausdrücklich hervorgehoben, daß die Beschaffung gesunder und billiger Wohnungen „für das Bestehen unseres Werkes von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein wird". Die Werft bot dem Verein ein Grundstück, das für ihre Zwecke nicht verwendbar war, zum Kauf an, mit der Verpflichtung, dort eine Reihe von Häusern zu errichten, die vorzugsweise den Arbeitern des Vulkan zur Verfügung stehen sollten. Auch in späteren Zeiten hat die Werft von sich aus keine Bauten unternommen – sie besitzt heute nur 72 Werkhäuser mit 196 Wohnungen –, war aber stets bereit, der Baugenossenschaft ihre Siedlungsarbeit durch Hergabe von Hypotheken und Darlehen zu erleichtern. Andere soziale Leistungen, wie Nachwuchspflege, Förderung junger Talente, Weiterbildung von Angestellten, Unterstützung von Sport, Musik und mancherlei gemeinnützigen Bestrebungen, sind, wie bei jedem modernen Unternehmen, auch beim Bremer Vulkan längst selbstverständlich geworden. Besonders gedacht sei nur noch der Altersversorgung, die in zwei juristisch selbständigen Formen, als „Wohlfahrtsstiftung" für die Arbeiter, als „Angestelltenkasse e. V." für die Gehaltsempfänger, geordnet ist.

Dergleichen trockene Aufzählungen sind nun freilich eher geeignet, die Vorstellung von der Wirklichkeit zu verfälschen als ein richtiges Bild von ihr zu geben. Denn die Wirklichkeit, das ist zuletzt ja immer das eine lebendige große Ganze: in Vegesack, Grohn, Fähr, Lobbendorf, Aumund, Hammersbeck, Blumenthal und all den 66 Gemeinden und Ortsteilen, aus denen die Belegschaftsmitglieder kommen, ist es einfach „der Vulkan", und die „Vulkanesen" nehmen sich dabei das Recht, den Namen der Werft nach den Gesetzen ihrer plattdeutschen Muttersprache auf der ersten Silbe zu betonen, zum Unterschied von dem alten römischen Schmiedegott, der sie nichts angeht; draußen aber in der weiten Welt der Schiffahrt und Wirtschaft ist es der „Bremer Vulkan", immer noch „eine der bestrentierenden Werften", deren Entwicklung, wie einmal eine große Handelszeitung gelegentlich einer Übersicht über den deutschen Schiffbau glaubte feststellen zu dürfen, „unter den Unternehmungen Deutschlands ihresgleichen sucht". Ein solches Wort ist in einem einfacheren und tieferen Sinne wahr, als

dem Schreiber damals bewußt gewesen sein mag. Denn wie schon jeder einzelne Mensch etwas ganz für sich Eigenes ist, eine Individualität, die also immer und überall „ihresgleichen sucht", so gilt das ja auch für die Gemeinschaftsbildungen im menschlichen Zusammenleben, auch für alle die kleinen und großen Betriebe der Wirtschaft, zumal für ein Werk, das noch so sehr den Stempel der Persönlichkeit seines Gründers trägt wie der Bremer Vulkan. Länger als Johann Lange, der „nur" 39 Jahre lang seine Werft geleitet hat, und fast doppelt so lange wie H. F. Ulrichs ist Victor Nawatzki der erste Mann im Schiffbau von Vegesack, und zuletzt nicht nur von Vegesack, gewesen. Ja, er ist auch der Mann, der an dieser Stelle die Tradition der drei großen Namen in sich verbindet. Denn sechs von den dreiundfünfzig Jahren, die er dem Vegesacker Schiffbau gewidmet hat, gehören ja noch der alten Firma Johann Lange, die den Namen des Gründers bis zu ihrem Erlöschen bewahrt hatte, und Nawatzki war es dann auch, der, kaum daß der Bremer Vulkan gegründet war, entscheidend darauf drängte, den viel größeren, besser gelegenen und erweiterungsfähigen Platz von Ulrichs zu erwerben, als sich die Möglichkeit dazu bot. Dann hat er sein Werk aufgebaut, nicht aus Laune, nicht willkürlich planend, nicht in Großmannssucht Unhaltbares konstruierend, sondern in kluger Erkenntnis und Berechnung der Gegebenheiten: der Tradition eines alten Schiffbauplatzes und der neuen Möglichkeiten, die sich durch die Unterweser-Vertiefung ergaben, die die vorübergehend bedrohte Gunst der natürlichen Lage wiederherstellte; des Unternehmungsgeistes der Kaufleute aus der alten Hansestadt Bremen und des ganzen großen Zuges, der damals durch das Leben der Nation ging, als Deutschland, in der Wandlung vom Agrarstaat zum Industriestaat, neue ungeahnte Kräfte entfaltete und sich anschickte, neben den weit vorangeschrittenen Ländern des Westens Mitbewerber auf dem sich erschließenden Weltmarkt zu werden. Zu alle dem tat er das Seine, was mit Worten überhaupt nicht hinreichend zu sagen ist, was aber um so vernehmlicher spricht aus seinem Werk, dem Bremer Vulkan, der heute in eben der Festigkeit, Eigenart und Leistungsfähigkeit dasteht, wie es dem jungen Werftdirektor vorgeschwebt haben mag, als er vor sechzig Jahren, noch von dem kleinen Langeschen Platz an der Lesum aus, seinem Aufsichtsrate den Plan entwickelte, durch Übernahme des Platzes von Ulrichs das eben gegründete, noch bescheidene Unternehmen so zu stärken, daß es „den ersten Werften ebenbürtig" würde.

Nur wer aus langer Erfahrung eigene Kenntnis besitzt von dem verwickelten Getriebe moderner Wirtschaft oder von der anderen Seite her, als Techniker oder Seemann, Einblick hat in die eben so schwer durchschaubaren Geheimnisse von Schiff und Maschine in ihrer täglichen Erprobung auf jahrelanger Fahrt, vermag abzuschätzen, was es heißt, die Stätte, wo so etwas hergestellt wird, in ihrem Bestehen und ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten, mit allem, was dazu gehört: dem empfindlichen Organismus ihrer Anlagen und Werkstätten, dem Stamm ihrer Facharbeiter, den Verbindungen zu den Lieferfirmen und den Abnehmern wie zu den schwierigen Mächten der Finanz, und das alles in dem unaufhörlichen und unberechenbaren Auf und Ab der Wirtschaftskonjunkturen, der politischen Wirkungen und Gegenwirkungen. Er mag etwa, als Kapitän oder Schiffsingenieur, beurteilen, was es bedeutet, wenn in einem Ineinander und Miteinander der planenden und ausführenden Kräfte, das sich nicht einfach von anderswoher übernehmen läßt, sondern das nur in langer geduldiger Arbeit wachsen kann, diese Ausgewogenheit von Schiff und Maschine erreicht wird, die das Vulkanschiff vor den Erzeugnissen einer weniger erfahrenen und sorgfältigen Firma auszeichnet. Er weiß es, als Werftfachmann, zu würdigen, was es heißt, wenn ein Unternehmen jahrzehntelang auf das Reparaturgeschäft ganz verzichtet und sich konsequent auf den Bau von neuen Schiffen beschränkt, dabei auch wieder alles beiseite läßt, was den Ruhm der Sensationen verschafft, dafür aber Schiffe baut, die sich unter allen Umständen im Alltag der Seefahrt – und die Seefahrt besteht am Ende mehr als jedes andere Gewerbe nur aus Alltag – bewähren. Er mag

endlich, als Finanzmann, seine Schlüsse daraus ziehen, daß das Aktienkapital, das bei der Gründung 300 000 Mark betrug, in den ersten 20 Jahren auf 10 000 000 Mark stieg und bei dieser Höhe bis heute geblieben ist. Niemals sind die Aktionäre durch Verwässerung des Kapitals mit nachfolgenden Zusammenlegungen geschädigt worden, während sie sich einer großen Stetigkeit der Dividenden erfreuen konnten, die bis 1914 im Durchschnitt 10 %, von 1924 bis 1943 etwa 6,5 % und seit dem Wiederbeginn der Arbeit 4 % und 6 % (seit 1952) betrugen.

Das ist der Bremer Vulkan im Jahre 1955. Er führt den Namen der alten Hansestadt in seiner Firmenbezeichnung, obwohl von der Werft die längste Zeit hindurch nur das Verwaltungsgebäude auf bremischem Grund und Boden stand, alles übrige auf preußischem Gebiete lag. Erst bei den Gebietsbereinigungen, die Ende der dreißiger Jahre überall an der deutschen Nordseeküste, in Hamburg, Cuxhaven, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Bremen, erfolgten, wurde auch hier endlich die politische Ordnung mit der natürlich gewachsenen in Einklang gebracht, und die preußischen Gemeinden, die dem schon immer bremischen Vegesack benachbart waren und wirtschaftlich längst mit ihm eine Einheit bildeten, wurden mit dem 1. November 1939 der Stadt Bremen angegliedert. Damit wurde auch Vegesack, das bis dahin, weil räumlich getrennt, eine eigene Verwaltung gehabt hatte, zu einem Teil der Mutterstadt, von nun ab Bremen-Vegesack genannt.

So liegt der Bremer Vulkan erst seit 15 Jahren verwaltungsmäßig ganz in Bremen. Aber die hier erzählte hundertfünfzigjährige Geschichte des Vegesacker Schiffbaus ist dennoch, obwohl schon bei Lange und Ulrichs die Helgen zum Teil auf nichtbremischem, damals noch hannoverschem Gebiete lagen, ganz und gar ein Stück bremischer Geschichte. Denn sowohl Johann Lange, der gebürtige Vegesacker, wie H. F. Ulrichs, der Sohn eines Großkaufmanns, waren bremische Bürger. Dem Schlesier aber, den, als er einmal hier war, die besondere Arbeit und Atmosphäre dieser Stadt, wie schon manchen anderen Zugewanderten, festhielt, haben bremische Kaufleute die Werft verschafft, die er brauchte, um seiner neuen Heimat die Dienste zu leisten, zu denen er bereit war. Und dann wurde Victor Nawatzki selbst einer der ganz großen bremischen Wirtschaftsführer, und sein Werk wurde ein bremisches Werk und blieb es. Denn stärker noch und merkwürdiger als die Anziehungskraft ist die Kraft der Einschmelzung, die hier wirkt und die aus denen, die vielleicht zufällig kamen, über kurz oder lang gute Bremer macht. Es liegt etwas in der Eigenart dieser Stadt, was bei Menschen aus aller Welt Verwandtes zur Entfaltung aufruft: eine einzigartige Verbindung von Bauer und Seemann, von Solidität und Weite. Solide ist der Handel, der alle Erdteile umspannt; solide ist die Qualitätsarbeit, die überall in Bremen geleistet wird, sei es daß sie als Baumwolle oder Wolle, Tabak oder Kaffee wieder in die Welt geht oder der Vermittlung dieser Beziehungen dient, im Hafenbetrieb, in der Reederei und im Schiffbau.

Wo aber wäre solche Mischung von bäuerlich-handwerklicher Solidität und seemännischer Weite besser am Platz als auf einer Werft? Schiffe baut sie, für den Seemann, der hinaus will, den es nicht hält in der engen Heimat, der zum Wasser gehört, auf dem allein er sich wohlfühlt. Es hat keine Balken, das muß er in Kauf nehmen für die Weite, ohne die er nicht leben will. Das Schiff aber, auf dem er fährt, sein einziger Halt und seine Zuflucht auf dem weiten Meere, seine Heimat draußen in fremden Ländern, das muß Balken haben, solide gefügte, auch wenn sie heute nicht mehr von Holz sind. Es muß eine zuverlässige Werft sein, die es ihm baut, zuverlässig wie seit hundertfünfzig Jahren die Schiffbauer und Werften im bremischen Vegesack: wie Johann Lange, wie H. F. Ulrichs, wie Victor Nawatzki und der

Dr.-Ing. Dr.-Ing. e.h. WILHELM ROELEN

Vorsitzender des Aufsichtsrates 1940-1952

BARON HANS HEINRICH THYSSEN-BORNEMISZA

Vorsitzender des Aufsichtsrates seit 1952

Foto Maack

Nach dem Stapellauf

Vorstand des
Bremer Vulkan 1955

Dipl.-Ing. ROBERT KABELAC *oben*

Dipl.-Kaufmann
JULIUS H. WIMMER *unten links*

Dr.-Ing. HERMANN ROESTER *unten rechts*

Foto Saebens

Schweißer an der Arbeit

Foto Soebens

Aufpassen des Propellers auf die Propellerwelle

Foto Saebens

Entkrampen beim Guß

Foto Saebens

Autogenes Schneiden einer Schiffsplatte

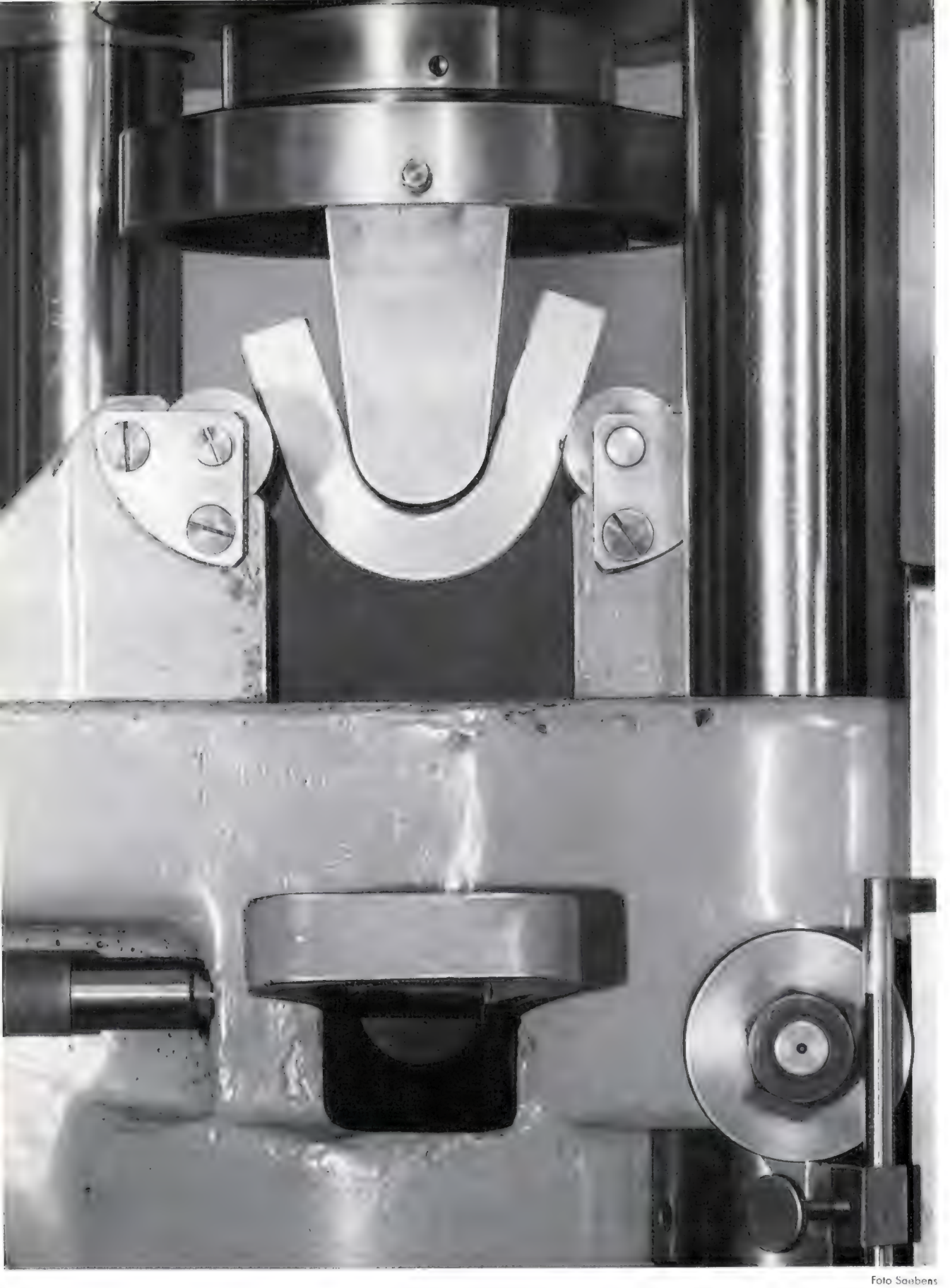


Foto Saebens

Materialprüfung im Labor

Foto Seebens

Treibstangenlager eines Dieselmotors

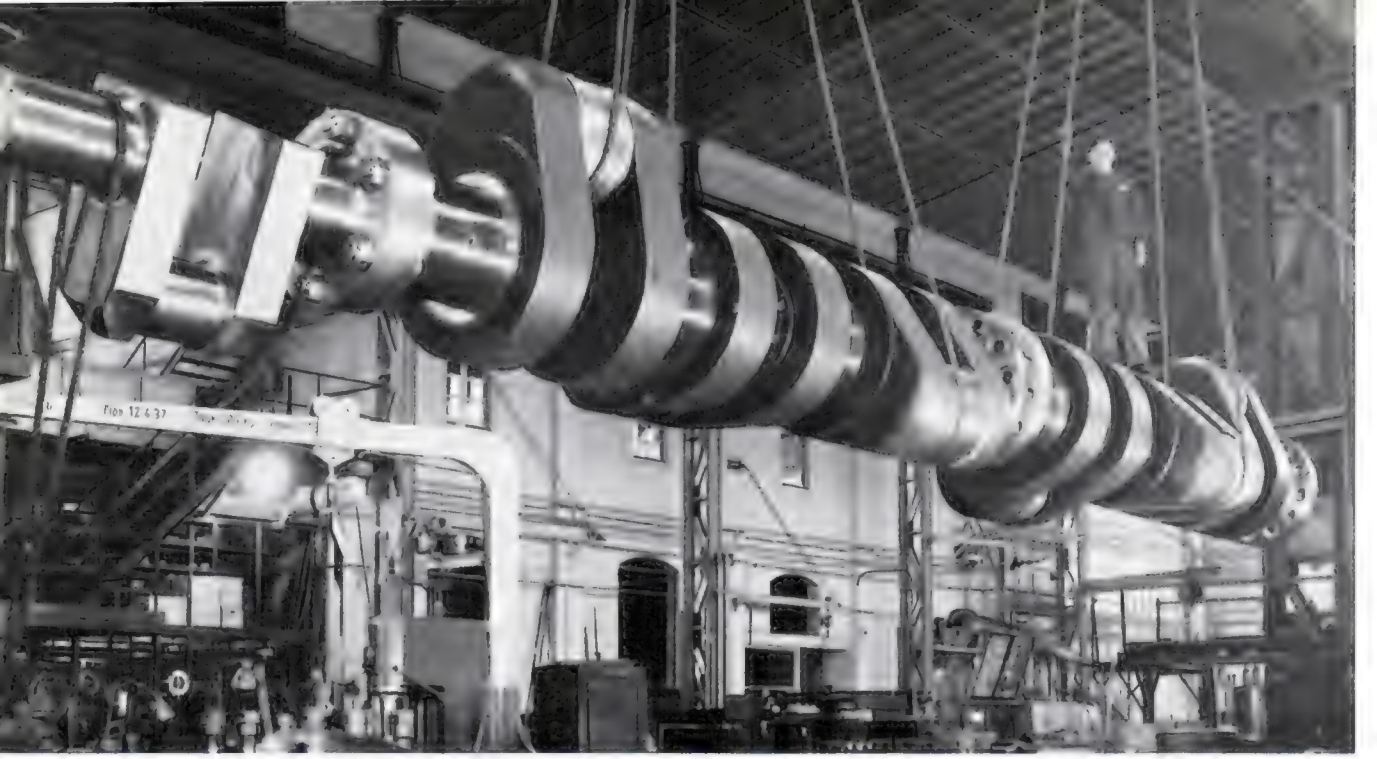


Foto Maack

Kurbelwelle fertig zum Einbau

Anzeichnen der Schiffsplatten auf der Zulage

Foto Maack

Foto Maack

Schiff im Bau

Schiffstaufe

Foto Maack

Foto Maack

Fahrgastkabine M. S. „Stuttgart"

Gesellschaftshalle M. S. „Schwabenstein"

Foto Maack

Foto Maack

Operationsraum M. S. „Schwabenstein"

Fahrgastkabine M. S. „Frankfurt"

Foto Maack

Foto Maack

Schiff im Dock

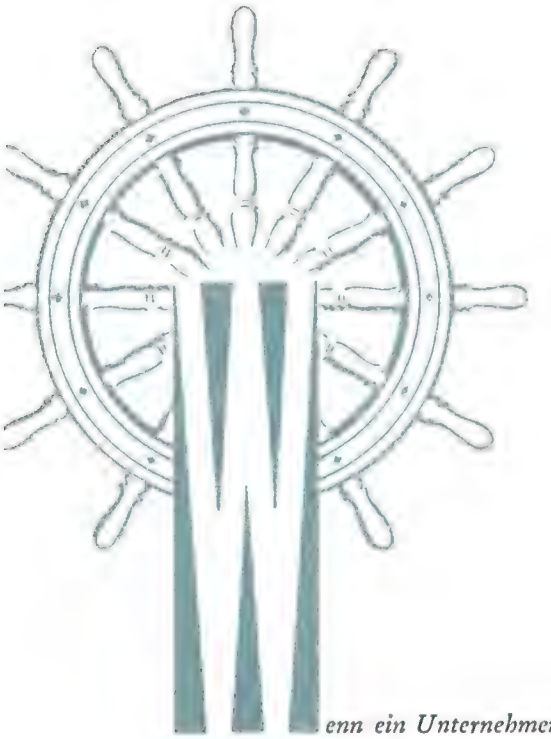
Foto Saebens

Am Ausrüstungsbollwerk

Seite 140: Foto Saebens

CHIFFS-CHRONIK

VON 1805 BIS 1954



Wenn ein Unternehmen wie der „Bremer Vulkan" durch einundeinhalb Jahrhunderte hindurch allen Nöten und Gefahren zum Trotz glücklich und erfolgreich gesteuert worden ist, so darf das Anlaß sein, zurückzuschauen und die Entwicklung der Werft aus kleinen Anfängen heraus bis zum heutigen modernen Großbetrieb aufzuzeichnen. Aber es darf auch Anlaß sein, die Leistungen, die Erzeugnisse der Werft, soweit sie sich nach einer so langen Periode von 150 Jahren noch festhalten lassen, ins Gedächtnis zurückzurufen.

Die Leistungen einer Werft, das Zeugnis ihres Könnens, sind die von ihr erbauten Schiffe. Der Seemann fühlt sich mit ihnen so eng verbunden, daß er sie fast als lebendige Wesen betrachtet. In besonderem Maße waren in der alten Zeit die Seeleute mit ihren Seglern verwachsen, weil sie viele Wochen, oft Monate und Jahre in guten und schlechten Zeiten in den Weiten der Ozeane auf Gedeih und Verderb mit ihnen verbunden waren und manche Stunde voller Sorge und Not auf ihren Planken verbrachten. In fernen Erdteilen aber und Häfen verkörperten sie ihnen die Heimat.

Schiffe sind keine Massenartikel. Jedes einzelne von ihnen erfordert eine Unsumme von Arbeit aller Berufe und Sparten. Schiffe werden sorgfältig registriert, in gewichtigen Wälzern oder in Karteien von Behörden geführt, und die Bauwerft versieht sie mit Baunummern, die seit Gründung der Werft fortlaufen. Jedes einzelne von ihnen entspringt sorgsamen Erwägungen und Berechnungen in bezug auf Größe, Form und Besegelung oder – in neuerer Zeit – auf seine Antriebskraft, damit es den gestellten, vielseitigen Anforderungen gerecht werden kann.

So zeigt uns die Schiffsliste unter den ersten von Johann Lange erbauten Schiffen auch einen in der Zeit der französischen Besetzung Deutschlands (1806 bis 1813) erbauten „Jager", den Typ eines scharf gebauten Schiffes, wie es auch die sechs Logger waren, die zwar in einer „Übersicht" der von ihm gebauten Schiffe mit genannt sind, aus irgendwelchen, heute nicht mehr erkennbaren Gründen jedoch in seiner Schiffsliste fehlen.

Die neuen Formen der französischen „Logger" und „Jager" interessierten Lange, der für alles Neue aufgeschlossen war. So baute er einige dieser schnellen, scharf gebauten Schiffe, die von den Franzosen während der Kontinentalsperre für den Wachdienst an der Küste verwendet wurden. Doch für den Schmuggelverkehr über die vorgelagerten Inseln und Watten brauchte man nicht minder schnelle Fahrzeuge. Dadurch mag Lange, den stets das Ungewohnte reizte, wohl seine Vorliebe für diesen Typ von Schiffen gewonnen und – auf Grund günstiger Erfahrungen – bewahrt haben. Diese Vorliebe hat sich später, um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, als die amerikanischen Clipper auf dem Weltmeer erschienen, die Langes Sohn in Amerika kennenlernte, auf diesen verstärkt übertragen. Seitdem haben die von Langes Werft gelieferten großen Segler sich immer durch scharfe Formgebung ausgezeichnet, bis zum völligen Abklingen der großen Fahrt mit Seglern überhaupt. So hat sich die Anschauung eines einzelnen, hervorragenden Mannes lange Zeit hindurch auf die Formgebung von Schiffen auf dieser Werft ausgewirkt.

Jedes einzelne dieser Schiffe hat in einer besonderen Stapellaufzeremonie, der Schiffstaufe, einen sorgfältig ausgewählten Namen erhalten, den es in Ehren in die Welt hinaustragen soll. Es hat einen Taufpaten oder eine Taufpatin. Oftmals waren es Personen von hohem Rang, wie der hannoversche Graf Münster, der Präsident der Deutschen Nationalversammlung von 1848, Heinrich von Gagern, Graf Zeppelin, Reichspräsident von Hindenburg u. a., welche die nach ihnen benannten Schiffe „Graf Münster", „H. von Gagern", „Zeppelin", „Hindenburg" selbst hier auf der Werft getauft haben. Dieser Name des Schiffes prägt sich unauslöschlich in der Chronik seiner Reederei sowohl als auch der Bauwerft ein und ist oftmals ehrenvoll in die Schiffsgeschichte eingegangen.

Die wechselnden Zeitläufte finden ihren Niederschlag in den Schiffsnamen. So bevorzugt – um nur einiges von „unseren" Schiffen zu sagen – die Zeit vor den Napoleonischen Kriegen, in der das Leben in seinen alten Bahnen verlief, Vornamen von Familienangehörigen des Reeders für die Schiffe, wie „Adelheid Wilhelmina", „Regina", „Anna" u. a. oder auch Namen, die mit dem Berufsleben zu tun haben, wie „Betriebsamkeit", „Beharrlichkeit", „Unternehmung", während in der Periode nach diesen Kriegen vaterländische Namen wie „Einigkeit", „Germania", „Theodor Körner" erscheinen. Die 1848er Bewegung mit ihren Verfassungskämpfen folgte. Namen wie „Constitution", „Concordia", „Republik" tauchen in den Registern auf, während der „Telegraph" an die Zeit der ersten epochemachenden Fortschritte auf dem Gebiet der Verkehrstechnik erinnert. Es fand sich damals kein besserer Ausdruck, die Schnelligkeit eines Schiffes hervorzuheben. Größer wurden die Schiffe. Die Paketsegler kamen auf, damals eine Errungenschaft von großer Bedeutung. Es waren jene schnellen Segler, die bereits mit einer gewissen Regelmäßigkeit verkehrten. Abfahrtszeiten waren festgesetzt, und die Ankunftszeiten konnten einigermaßen genau berechnet werden. Ihre Bezeichnung hatten sie von der Art der Postbeförderung erhalten. Die Post wurde nicht wie heute in Postsäcken, sondern in paketartig verschnürten Bündeln mitgenommen. Diese schnellen Schiffe wurden besonders von Passagieren bevorzugt, und wenn wir heute jene alten Seglernamen wie „Philadelphia", „Louisiana", „Galveston", „New York", „New Orleans" lesen, so steigen die Städte und jene Weiten drüben, die wir noch von den Abenteurergeschichten unserer Jugendzeit her kennen, in unserer Phantasie herauf, Städte, wohin diese Schiffe große Mengen von Auswanderern, auch viele Zehntausende von Deutschen brachten, denen die Heimat zu eng geworden war und die nach drüben fuhren, meist nach New York oder New Orleans, um in den Städten als Handwerker oder in der Umgebung als Farmer ein neues Leben zu beginnen.

Manchem Auswanderer mag es nicht leicht geworden sein, die alte Heimat aufzugeben. Die Stimmung, in der so viele sich befanden, mag ein kleines Gedicht kennzeichnen, das ein Passagier des Auswandererschiffes „Pauline" (1838 von Joh. Lange gebaut) in das Register eintrug und das durch Zufall noch erhalten blieb. Ein wenig Heimweh, vermischt mit ungewissen Hoffnungen, klingt heraus:

Was wir verlassen, ob wirs wiederfinden,
im fernen Land, das sich das Herz erkor?
Im Lauf der Zeit mag manches Sandkorn schwinden,
eh' man vergißt das, was man früh verlor.
Und ists nicht Geld, ists Reichtum nicht noch Ehre,
es ist die Heimat doch, die schöne, hehre.
Der Kiel des Schiffs durchpflügt die weite Fläche,
sein Rücken trägt die Menschen ohne Zahl,
und gleich dem Meer, das still jetzt und dann rege,
bleibt unbewegt es, heut und allzumal.
Ob Glück, ob Unglück wohnt in seinen Seiten,
ihm ist es gleich – nach welchen Breiten.
Und wenn nach Jahren wir einst still geworden,
der Zeit gedenken, die wir hier verlebt,
so fragen wir: Ist Wahrheit auch geworden
aus den Erwartungen, die wir gehegt?
Komm, wie es will – der Herr, dem wir vertrauen,
wo wir auch sind, er wird doch auf uns schauen.

Gezeichnet ist das Gedicht mit „Albert". Vielleicht lebt noch irgendwo in den Vereinigten Staaten ein Nachkomme jenes Albert, der von dieser kleinen Episode weiß.

*

Es kamen die Petroleumschiffe, die ersten Versuche, Petroleum, das vielbegehrte Öl, zuerst in Fässern, später in Bulk zu transportieren, Vorläufer unserer heutigen modernen Tanker. „Columbus", „Admiral", „Auguste", „Caroline" sind einige davon. Viele dieser Petroleumschiffe blieben verschollen, niemand erfuhr, wann, wo und aus welcher Ursache sie untergegangen waren. Petroleum war eine gefährliche Ladung, und Sicherheitsvorschriften existierten kaum. Aber sie brachten die Petroleumlampe unserer Großväter zum Brennen, die damals eine epochale Verbesserung der Beleuchtung gegenüber der bis dahin gebräuchlichen Tranfunzel und Kerze darstellte.

Namen von Walfängern, „Neptun", „Amphitrite", „Hannover", lassen uns die Abenteuer mancherlei Art in den Sinn kommen, die viele Besatzungen im hohen Norden oder in der Antarktis erlebten. So manches Schiff ist im Packeis des hohen Nordens oder in der Antarktis zerdrückt, mit Mann und Maus untergegangen, und man hat nur in den allerwenigsten Fällen wieder davon gehört. Alte Grabtafeln und Bilder in unserer Umgebung (z. B. im Heimatmuseum zu Vegesack) erzählen noch von jener Zeit.

Um die Jahrhundertwende klingt die Zeit der Segler dann aus in den großen stählernen Vollschiffen mit den schlanken Linien, die jedes Auge erfreuten, und die Herrschaft der Maschine und damit auch diejenige der Uhr, der Pünktlichkeit im Verkehr, die den Menschen bis in den entlegensten Winkel der Erde verfolgt, brach an. Man mag über die fort-

schreitende Technik denken, wie man will, eines hat sie unbestritten erreicht: sie hat die Sicherheit der Menschen auf dem Meere so wesentlich erhöht, daß heute kaum noch jemand ahnt, unter welchen Gefahren vielfacher Art einstmals diese Meere überquert werden mußten, so daß jede Seereise ein Abenteuer war.

Maschinenschiffe, Wunderwerke der Technik damaliger Zeit, wurden gebaut. Es steigt die Ära des deutschen Kaiserreiches herauf. Namen wie „Fürst Bismarck", „Fürst Bülow", „Herzogin Elisabeth", „Prinz Adalbert", „Prinz Oskar" usw. gaben diesen hervorragenden Schiffen äußeren Glanz. Der Erste Weltkrieg verschlang neben vielen anderen auch diese vom Bremer Vulkan erbauten Schiffe. Andere nicht untergegangene Schiffe wechselten Nationalität und Besitzer. Neuere, modernere wurden gebaut, teilweise bereits mit Dieselmotoren als Antriebsmaschinen ausgerüstet. Die alten Ideale waren dahin. Daher bevorzugte diese Zeit Namen von Städten, Landschaften und Flüssen Deutschlands, aber auch derjenigen Länder, mit denen die deutschen Reedereien in Geschäftsverbindung standen: „Berlin", „München", „Nürnberg", „Frankfurt" sowie „St. Louis", „Orinoco", „Sierra Morena", „Sierra Cordoba", „Buenos Aires", „Monserrate", „Arauca", sind den „Vulkanesen" noch heute ein Begriff. Die Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa" fährt fort mit der Bezeichnung ihrer Schiffe nach alten deutschen Burgen, Bergen und Felsen. „Moltkefels", „Hohenfels", „Goldenfels" (später Hilfskreuzer „Atlantis"), Schiffsnamen, die weithin bekannt wurden.

Der Zweite Weltkrieg fegte auch diese Schiffe hinweg, hüben wie drüben. Nur wenige mögen sich gerettet haben, begünstigt durch besondere Umstände, wie Fahrt in kriegsfernen Zonen des Erdballs oder Verkauf an die wenigen noch neutralen Länder. Wir denken an die grauenvollen Ereignisse am Schluß des letzten Weltkrieges, wo mit Tausenden von flüchtenden Menschen vollgepfropfte große Schiffe, von Bomben oder Torpedos getroffen, in den Fluten versanken und alles Leben auf ihnen mit in die Tiefe rissen. Dramen von unvorstellbaren Ausmaßen spielten sich ab. „Berlin" und „Moltkefels" sind zwei dieser Unglücksschiffe. Einige wurden später gehoben und an andere Staaten und Besitzer ausgeliefert. Manches unserer Schiffe, das unter diesen Umständen, oftmals aber auch auf friedlicherem Wege, durch Kauf, in weit entfernte Länder, nach Portugal, nach Brasilien, Argentinien, Australien oder Asien kam, tut heute noch seinen Dienst zur Zufriedenheit der Reederei, und der Besitzer eines dieser Schiffe wird vielleicht gelegentlich durch ein kleines Schild, das ihm Namen und Sitz der Bauwerft anzeigt, an den „Bremer Vulkan" im fernen Deutschland erinnert.

So steigt zugleich mit den Schiffsnamen ein Stück deutscher Geschichte herauf. Wie bei den deutschen Schiffen, so ist es auch mit denjenigen Schiffen, die für ausländische Rechnung gebaut wurden. Sie alle tragen Namen, die ihnen Geltung und Ansehen im Auslande geben, und sind ein Stück Geschichte desjenigen Landes, für das sie gebaut wurden.

Schiffslisten selbst aber sind besonders aufschlußreich. Sie geben demjenigen, der sie zu lesen versteht, in nüchternen Zahlen und Angaben Auskunft über Bauart und -jahr, Größe, Wesen und Eigentümer, über Wechsel von Namen und Nationalität der Schiffe. Sie zeigen uns flotte Geschäftslage und böse Krisenjahre auf und lassen Gedanken und Hoffnungen der Reeder erkennen, die in diese Schiffe gesetzt worden sind, als sie in Auftrag gegeben und gebaut wurden.

Deutlich wird aus den Schiffslisten ersichtbar, wie sehr in der Zeit der Segler die breitesten Schichten der Bevölkerung mit dem Schiffbau und der Schiffahrt verbunden waren. Wurden die Segelschiffe doch oftmals von einer Vielzahl von kleinen Partnern getragen,

die ihre Ersparnisse in das Schiff investierten und auf diese Weise an dem Gewinn oder auch an dem Verlust des Schiffes beteiligt waren.

Wechselnd, wie die Geschichte ihrer Wiege, der Werft selbst, sind auch die Geschicke der von ihr erbauten Fahrzeuge. Die Mehrzahl der in der Vergangenheit erbauten Schiffe, der Segler zumal, existiert heute nicht mehr. Sie sind untergegangen und liegen als Wracks irgendwo auf dem Grunde des Meeres, oder sie haben auf den Schiffsfriedhöfen ihr Ende gefunden. Zum Teil sind sie erst den Kriegen zum Opfer gefallen, und nur wenige haben sich aus diesem Wirbel turbulenter Zeiten retten können. Aber gerade sie legen Zeugnis ab von der Güte der geleisteten Arbeit und von der Lebensdauer der auf der Werft des Bremer Vulkan und seiner beiden Vorgänger, der Werften von Johann Lange und H. F. Ulrichs, erbauten Schiffe. Von den Schiffen ist ein Großteil an die nordischen Länder, vor allem nach Norwegen geliefert worden, denn Bremen hatte neben ausgedehnten kulturellen Verbindungen seit jeher auch ausgezeichnete wirtschaftliche Beziehungen zum Norden Europas. In die Fußtapfen dieser alten Tradition trat der „Bremer Vulkan" mit seinen Schiffslieferungen, unter denen in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Tanker waren; denn Norwegen hat eine der größten Tankerflotten der Welt.

Niemand singt einem Menschen an der Wiege von dem, was ihm bevorsteht. Niemand ahnte bei der Taufe und beim Stapellauf des großen Vollschiffes „Schliemann" (1892), daß dieser stolze Segler bereits seine erste Reise nicht mehr vollenden sollte; er strandete an der japanischen Küste. Niemand aber hätte beim Stapellauf der „Charlotte" (1890) geglaubt, daß dieses Schiff mehr als 60 Jahre lang in glückhafter Fahrt alle Meere der Erde durchkreuzen und seinen Heimathafen von der Weser nach Norwegen und schließlich nach dem südamerikanischen Montevideo verlegen würde, wo es noch in Fahrt ist.

Aus all den geschilderten Umständen heraus ist es nur natürlich, daß Werdegang, Weg und Ende besonders eines größeren Schiffes in den Kreisen an der Wasserkante große Beachtung finden, weil jeder, der irgendwie mit der Schiffahrt und dem Schiffbau zu tun hat, sich diesen, ihren ausdrucksvollsten Symbolen verbunden fühlt.

Lassen wir daher die Schiffe, die von den Werften von Johann Lange, H. F. Ulrichs bzw. der Bremer Schiffsbau Gesellschaft vorm. H. F. Ulrichs und dem Bremer Vulkan erbaut sind, an uns vorüberziehen mit ihren wichtigsten Merkmalen und, soweit sie bekannt wurden, einzelnen Episoden, Wegen und Schicksalen.

*

Und wenn der „tagenbaren Bremer" all die alten bekannten Bremer Namen, die hier als Reeder von Segelschiffen auftreten, in nüchterner Trockenheit verzeichnet findet, Namen, die einstmals Klang hatten in den Mauern der alten Hansestadt, und die ihm von unzähligen Geschichten und Anekdoten her so vertraut sind: die Sengstaks, Schröder, Wichelhausen, Iken, H. H. Meier, Adami, Vietor, Plump, Schaer, Barkhausen, Wuppesahl, Kulenkampff, Papendiek, Melchers, und wie sie alle heißen, so möge ihm damit das Bremen von einst wieder lebendig werden in all seiner Vielgesstalt und patriarchalischen Ordnung. Er tut hier einen Blick in eine bisher wenig beleuchtete Seite des Handels, die Reederei, die viele, viele Bremer betrieben, ohne daß es je der großen Öffentlichkeit bemerkbar wurde.

Dem Nordbremer aber und Vegesacker möge mit den Namen der alten Kapitäne, die vielfach heute noch in der Umgebung lebendig sind, die ruhmreiche Vergangenheit der Schiffahrt und des Schiffbaues an der Unterweser heraufsteigen und Ansporn sein zu neuem Schaffen.

LISTE

DER AUF DER SCHIFFSWERFT VON

JOHANN LANGE

ERBAUTEN SCHIFFE

1805-1893

VORBEMERKUNGEN

ZU DEN REGISTERN VON JOHANN LANGE 1805-1893 UND H. F. ULRICHS 1838-1895

- Umgezimmerte Schiffe (d. h. Umbauten) sind in den Listen nicht enthalten.
- Diejenigen Schiffe, bei denen hier keine näheren Angaben gemacht wurden, sind in den allermeisten Fällen keine bremischen Schiffe gewesen, sondern hannoversche, oldenburgische, hamburgische oder ausländische, sie sind also in den bremischen Registern, auf denen unsere Angaben beruhen, nicht verzeichnet.
- Bei den Maßen und der Tragfähigkeit sind, falls nicht besonders vermerkt, immer die Länge im Kiel, die Breite zwischen den Berghölzern, (falls über Bergholz = ü. B.), die Tiefe schnurrecht im Raum, und für die Tragfähigkeit die Bremer Roggenlast zu 4000 Pfund = 2 to. gerechnet.
- Der Name des Reeders kann mit demjenigen des Auftraggebers übereinstimmen, muß es aber nicht, denn oftmals sind die Kapitäne Haupteigentümer von Schiffen gewesen und als Besteller aufgetreten, während der Reeder als „Korrespondenzreeder" die Geschäfte führte und den geringeren Schiffsanteil hatte. Manchmal führten alte, erfahrene Kapitäne auch die Bestellung im Auftrage des Reeders durch.
- Die eingeklammerten Bruchzahlen hinter den Namen der Reeder bedeuten die Schiffsanteile.

1 *Galiot*

ADELHEID WILHELMINA

begonnen Anfang Januar 1805
Stapellauf 29. 11. 1805
Länge 73 Fuß
Breite 20 Fuß 7 Zoll
Tiefe 8 Fuß 7 Zoll
Tragf. 75 Last
Besteller Engelke Häsemann

Reeder: Gottfried Joachim Schröder, Bremen (1/5); Hermann Runge, Bremen (1/5). 1824 Henrich Runge Wwe. 1825 Lüder zur Mühlen, der das Schiff in „Betty" umbenannte.

Kapitäne: J. H. Barber, Bremen; A. Oetjen, Bremen.

Es ist das erste Schiff, das Johann Lange, nachdem er bis dahin als Meisterknecht auf der Janssenschen, später Sagerschen Werft, gearbeitet hatte, auf eigene Rechnung erbaute. Es erhielt am 3. April 1832 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

2 *Schunerbark, drei Masten*

HANSEAT

begonnen 2. 12. 1805
Stapellauf 22. 10. 1806
Länge 101 Fuß, Breite 22 Fuß,
Tiefe 10 Fuß
Tragf. 112 Last
Besteller Hinr. Hilken

Reeder: 1824 Buxtorf, Wichelhausen & Co., (2/3); Senator Engelbert Wichelhausen Wwe., geb. Iken (1/3); 1828 I. F. W. Iken & Co., sämtlich in Bremen.

Kapitäne: H. Hilken, Vegesack; Daniel Hinrich Dewers, Vegesack.

Das Schiff wurde unter dem Namen „Georg Wilhelm" erbaut. Es erhielt 1832 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

3 *Heringsbüse*

DIE BETRIEBSAMKEIT

begonnen 21. 9. 1806
Stapellauf 15. 1. 1807
Länge 66 Fuß, Breite 18 Fuß
Tiefe 9 Fuß
Tragf. 54 Last

Reeder: Bremer Heringsfischerei Co. Fr. Schröder.

Kapitän: Hinrich Pundt, Bremen.

---

4 *Heringsbüse*

DIE EINTRACHT

begonnen 21. 9. 1806
Stapellauf 27. 1. 1807
Länge 66 Fuß, Breite 18 Fuß
Tiefe 9 Fuß
Tragf. 54 Last

Reeder: Bremer Heringsfischerei Co. Fr. Schröder.

Kapitän: Johann Dirk Scheper.

---

5 *Heringjäger*

JÄGER VON BREMEN

begonnen 10. 11. 1806
Stapellauf 25. 3. 1807
Länge 75 Fuß, Breite 20 Fuß 8 Zoll
Tiefe 9 Fuß 6 Zoll
Tragf. 75 Last
Besteller Hinrich Schierhorst

Reeder: Bremer Heringsfischerei Co. Fr. Schröder.

Kapitän: H. Schierhorst.

---

6 *Galiot*

COMPASS

begonnen 7. 4. 1807
Stapellauf 3. 10. 1807
Länge 86 Fuß
Breite 22 Fuß 8,5 Zoll
Tiefe 10 Fuß 8 Zoll
Tragf. 110 Last
Besteller Lüder Farrelmann

Reeder: Daniel Meinertshagen, Bremen, u. a.

Kapitän: Lüder Farrelmann.

7 *Vollschiff (Fregatte)*

OLIVE

begonnen 2. 4. 1807
Stapellauf 27. 10. 1807
Länge 87 Fuß 9 Zoll
Breite 26 Fuß 6 Zoll
Tiefe 15 Fuß
Tragf. 168 Last
Besteller Burchard Gätjen

Reeder: H. und Joh. v. Lengerke und Gottfried Wichelhausen u. a. 1824 Joh. Herm. Walte (1/2), J. H. G. v. Lengerke (1/4), A. J. Hentz (1/4); 1827 J. H. G. v. Lengerke (1/3), A. H. Hentz (1/3), Joh. Herm. Walte (1/3); 1830 J. H. G. v. Lengerke (1/2), Joh. Hermann Walte (1/2), sämtlich in Bremen.

Kapitän: Burchard Gätjen, Bremen.

Das Schiff wurde 1824 neu verzimmert und in „Margaretha" umbenannt.

Kapitäne: G. Payeken jun.; B. Behrens, Bremen; F. E. Geißler, Bremen; Joh. Gesselmann, Bremen. Das Schiff erhielt 1830 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

8 *Galiot*

ERNST HEINRICH

Stapellauf 2. 12. 1807
Länge 80 Fuß, Breite 21 Fuß 6 Zoll
Tiefe 10 Fuß 3 Zoll.
Tragf. 100 Last
Besteller Gerhard Brune

Reeder: August Schröder und Breithaupt & Bulling in Oldenburg.

---

9 *Heringsbüse*

DIE BEHARRLICHKEIT

begonnen 9. 3. 1807
Stapellauf 5. 2. 1808
Länge 66 Fuß, Breite 18 Fuß
Tiefe 9 Fuß
Tragf. 54 Last

Reeder: Bremer Heringsfischerei Co. Fr. Schröder.

---

10 *Heringsbüse*

DIE UNTERNEHMUNG

begonnen 9. 3. 1807
Stapellauf 9. 4. 1808
Breite 66 Fuß, Länge 18 Fuß
Tiefe 9 Fuß
Tragf. 54 Last

Reeder: Bremer Heringsfischerei Co. Fr. Schröder.

---

11 *Galiot*

REGINA

Stapellauf 13. 5. 1808
Länge 72 Fuß, Breite 19 Fuß
Tiefe 8 Fuß 6 Zoll
Tragf. 58 Last
Besteller Hinr. Oltmann

Reeder: Ernst August Schröder in Oldenburg.

---

12 *Galiot*

ANNA

Stapellauf 25. 5. 1808
Länge 71 Fuß, Breite 17 Fuß
Tiefe 8 Fuß
Tragf. 48 Last
Eigene Rechnung

Reeder: Johann Lange, Vegesack.
Das Schiff war nach Langes Frau Anna, geb. Raschen, aus St. Magnus b. Bremen genannt.
Es hatte sechs Mann Besatzung und hat viele Jahre glücklich gefahren.
1841 war das Schiff noch in Fahrt.

---

13 *Brigg*

ACTIVE

begonnen 11. 4. 1808
Stapellauf 17. 10. 1808
Länge 84 Fuß, Breite 25,5 Fuß
Tiefe 15 Fuß 7 Zoll
Tragf. 166 Last
Besteller Bäckmann

Reeder: Ernst Aug. Schröder, Oldenburg; 1824 Carl Ludw. Brauer & Sohn, Bremen (1/2); F. Adami, Bremen (1/2).

Kapitäne: Caspar Martin Smidt, Conrad Schierhorst.

Das Schiff erhielt 1825 den letzten Bremer Seepaß.

---

14 *Galiot*

DIE FRAU ANNA

Stapellauf 25. 10. 1809
Länge 59 Fuß
Breite 16 Fuß 8 Zoll
Tiefe 6 Fuß 9 Zoll
Tragf. 35 Last
Eigene Rechnung

Das Schiff wurde für eigene Rechnung als „Die Frau Anna" gebaut, am 21. September 1820 durch Kapitän Schierhorst, Vegesack, an Georg Sudmann und Joh. Meybohm in Bremen verkauft, umbenannt in „Adelheid Magdalena".

Reeder: 1824 Georg Sudmann (1/3), Johann Meybohm (1/3) und Johann Hinrich Clüver (1/3), sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Schierhorst, H. Schütte, H. Wurtmann, G. Warkmester.

Das Schiff erhielt am 20. März 1829 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

15 *Kutter*

ACTIVE

Stapellauf 1. 11. 1809
Länge 47 Fuß, Breite 15 Fuß
Tiefe 6 Fuß
Tragf. 20 Last
Besteller Berend Meyer

Reeder: Gottfried Joachim Schröder Wwe., Bremen; 1816 Nicolaus Bulling, Oldenburg.

Kapitän: Berend Meyer, Vegesack.

16 *Schuner*

SOPHIA

Stapellauf 2. 11. 1809
Länge 52 Fuß, Breite 16,5 Fuß
Tiefe 6,5 Fuß
Tragf. 28 Last
Besteller Ahlers

---

17 *Schuner*

MARIANNE

Stapellauf 8. 3. 1810
Länge 53 Fuß 7 Zoll
Breite 17 Fuß 4 Zoll
Tiefe 6 Fuß 7,5 Zoll
Tragf. 30 Last
Besteller G. Kimm

---

18 *Heringsbüse*

DIE ERWARTUNG

begonnen 9. 11. 1809
Stapellauf 17. 4. 1810
Länge 66 Fuß, Breite 18 Fuß
Tiefe 9 Fuß
Tragf. 54 Last

Reeder:
Bremer Heringsfischerei
Co. Fr. Schröder.

19 *Brigantine*

HARMONIE

Stapellauf 18. 5. 1810
Länge 90 Fuß 6 Zoll
Breite 24 Fuß 8 Zoll
Tiefe 11 Fuß 8,5 Zoll
Tragf. 130 Last
Besteller Gätjen

Reeder: Jürgen Lübbers, Kaufmann in Varel.

20 *Galiot*

ELISE

Stapellauf 6. 6. 1811
Länge 78 Fuß 6 Zoll
Breite 22 Fuß 3 Zoll
Tiefe 10 Fuß
Tragf. 90 Last
Besteller Martin Deetjen

Reeder: Jürgen Lübbers, Kaufmann in Varel.
1832 verkauft an Carl Melchers & Co., Bremen.

Kapitän: Joh. Beenken, Vegesack.

Das Schiff erhielt 1836 den letzten Bremer Seepaß.

21 *Galiot*

DIE EINIGKEIT

Stapellauf 22. 12. 1814
Länge 77 Fuß 3 Zoll
Breite 22 Fuß 3 Zoll
Tiefe 10 Fuß
Tragf. 90 Last
Besteller Hinr. Weitmann

Reeder: Carl Ludwig Brauer & Sohn (1/3); Heinrich Schröder Sohn (1/3) und Anton Albert Dietrich Sohn (1/3), sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Joh. Hohorst, Vegesack; Cord Hohorst, Vegesack.

Das Schiff erhielt am 1. Oktober 1832 zuletzt den Bremer Seepaß.

22 *Galiot*

MINERVA

Stapellauf 17. 2. 1815
Länge 78 Fuß
Breite 22 Fuß 3 Zoll
Tiefe 10 Fuß
Tragf. 90 Last
Besteller Johann Hohorst

Reeder: Gerhard Nicolaus Bulling, Oldenburg.

23 *Galiot*

WILHELMINA MAGDALENA

Stapellauf 22. 7. 1815
Länge 76 Fuß, Breite 21 Fuß 3 Zoll
Tiefe 9 Fuß 6 Zoll
Tragf. 77 Last
Besteller Lüder Raschen

24 *Kahn*

Stapellauf 15. 11. 1815
Länge 50 Fuß, Breite 11 Fuß 9 Zoll
Tiefe 17 Fuß 6 Zoll
Tragf. 24 Last
Besteller Hinr. Schütte

25 *Kutter*

Stapellauf 4. 12. 1815
Länge 48 Fuß 6 Zoll
Breite 18 Fuß 7 Zoll
Tiefe 7 Fuß 6 Zoll
Tragf. 34 Last
Besteller Geestendorfer Lotsen

26 *Brigg*

GERMANIA

Stapellauf 12. 3. 1816
Länge 81 Fuß, Breite 23 Fuß
Tiefe 11 Fuß 1 Zoll.
Tragf. 103 Last
Besteller Jacob Havekost

Reeder: Oelrichs Gebrüder & Eitzen. 1824 Joh. Fr. Schlingemann (1/5); Daniel Meinertshagen (1/5); Barkhausen & Garlichs (1/5); Anton Loebelein (1/5); Hinrich Plump (1/5). 1830 Reineke Siedenburg (1/2), Diederich Kimme (1/2), sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Joh. H. Homann, Joh. Hinr. Gaetjen, Diedr. Kimme, Bremen.

Das Schiff erhielt am 2. Mai 1833 zuletzt den Bremer Seepaß.

27 *Galiot*

(erbaut in Elsfleth)
Stapellauf 26. 4. 1816
Länge 71 Fuß, Breite 18 Fuß
Tiefe 7 Fuß 6 Zoll
Tragf. 48 Last
Besteller H. Steege

Die Spanten wurden in Vegesack fertig gemacht, das Schiff in Elsfleth erbaut.

28 *Brigg*

JOHANNA

Stapellauf 7. 5. 1816
Länge 82 Fuß
Breite 24 Fuß 5 Zoll
Tiefe 12 Fuß 10 Zoll
Tragf. 128 Last
Besteller J. Köster

Reeder: Friedrich Bernhard Staegemann, Bremen. 1824 Senator Joh. Math. Lameyer in Bremen.

Kapitän: Joh. Hinr. Jaborg, Vegesack.

Das Schiff wurde 1824 an Joh. Math. Lameyer verkauft und hat am 21. August 1824 zuletzt den Bremer Seepaß erhalten.

29 *Kahn*

FORTUNA

Stapellauf 19. 11. 1816
Länge 46 Fuß,
Breite 11 Fuß 6,5 Zoll
Tiefe 17 Fuß 3 Zoll
Tragf. 24 Last
Besteller Fr. Peper

30 *Dampfboot*

DIE WESER

Stapellauf 30. 12. 1816
Länge 82 Fuß
Breite 14 Fuß 3 Zoll
Tiefe 8 Fuß
Tragf. 30 Last
Besteller Friedr. Schröder

Eines der bedeutendsten Werke Johann Langes ist unzweifelhaft die Erbauung des Dampfschiffes „Die Weser" für Friedrich Schröder in Bremen, im Winter 1816/17, des ersten, von einer deutschen Werft erbauten und für einen dauernden und regelmäßigen Verkehr geeigneten Dampfschiffes. Das Schiff fuhr von 1817 bis 1833 auf der Unterweser regelmäßig zwischen Bremen, Vegesack und Brake. Es wurde von dem Kapitän Zacharias Spilker geführt. 1833 wurde es außer Betrieb gesetzt.

Wenn auch die Maschine dieses Schiffes noch in England hergestellt ist von der damals weltberühmten Firma Boulton & Watt in Soho bei Birmingham, so bedeutete doch der Bau eines so neuartigen Fahrzeuges eine Pionierarbeit ersten Ranges in Deutschland.
Der Bau ist ausführlich beschrieben in der Schrift von Hermann Raschen, einem Großneffen des Erbauers, „Die Weser, das erste deutsche Dampfschiff und seine Erbauer", Berlin 1908. Sonderdruck aus dem Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Band 8, Jahrgang 1907. (Vergleiche auch Geschichte der Werft, Seite 23).

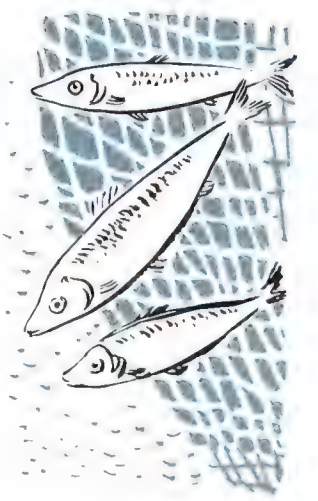
Es erübrigt sich daher, an dieser Stelle näher darauf einzugehen.

31 *Heringsbüse*

DER ERFOLG

Stapellauf 24. 4. 1817
Länge 66 Fuß, Breite 18 Fuß
Tiefe 9 Fuß
Tragf. 54 Last

Reeder: Bremer Heringsfischerei Co. Fr. Schröder.



32 *Heringsbüse*

DER SEGEN

Stapellauf 26. 4. 1817
Länge 66 Fuß, Breite 18 Fuß
Tiefe 9 Fuß
Tragf. 54 Last

Reeder: Bremer Heringsfischerei Co. Fr. Schröder.
1843 Gebr. Kreinsberg.

Kapitän: Hinr. Rohlfs, Vegesack.

33 *Galiot*

FORTUNA

Stapellauf 14. 6. 1817
Länge 80 Fuß, Breite 22 Fuß
Tiefe 11 Fuß
Tragf. 100 Last
Besteller Johann Lamke

Reeder: 1824 Appelius Nanne (1/8); Conrad Justus Bredenkamp (3/16); Joh. Herm. Meyer & Sohn (1/8); C. S. Doehler Wwe. (1/8); Johann Lange, Vegesack (3/16); Cassel, Traub & Söhne (1/4). 1825 Cassel, Traub & Söhne (11/16); Wilhelm Carl Appelius (2/16); Johann Lange, Vegesack (3/16); außer Lange sämtlich in Bremen. 1826 verkauft an Daniel Tidemann, Bremen (1/2) und Johann Tidemann, Bremen (1/2), wurde repariert und erhielt als Brigantine den Namen „Norden".

Kapitäne: 1820 Joh. Ph. Wessel und 1826 Claus Siedenburg, Vegesack.

Das Schiff hatte acht Mann Besatzung und machte jährlich zwei Reisen nach New Orleans. Es erhielt 1833 den letzten Bremer Seepaß.

34 *Brigg*

JOHANNA

Stapellauf 14. 1. 1818
Länge 80 Fuß
Breite 21 Fuß 9 Zoll
Tiefe 10 Fuß 11 Zoll
Tragf. 95 Last
Besteller Kapitän Bätjer, Bremen

Reeder: Anton Fr. Schaer & Co, Bremen. Das Schiff wurde am 15. März 1823 an D. H. Wätjen verkauft, in „Louise" umbenannt und erhielt 1824 zuletzt den Bremer Seepaß.

Kapitän: Isaac Baetjer, Bremen.

35 *Galiot*

DER PILOT

(Feuerschiff)
Stapellauf 4. 4. 1818
Länge 68 Fuß, Breite 19 Fuß
Tiefe 9 Fuß 10 Zoll
Tragf. 63 Last
Besteller Bremer Staat

Die Galiot wurde als „Pilot" von Stapel gelassen und 1831 als „Sophie Charlotte" an Klevenhusen, Vegesack, verkauft. Besitzer 1835 Hermann Heineken.

Kapitän: Jöntzen.

36 *Galiot*

DOROTHEA UND ELIESE

Stapellauf 19. 6. 1818
Länge 85 Fuß, Breite 24 Fuß
Tiefe 11 Fuß
Tragf. 115 Last
Besteller Hinr. von Harten

Reeder: 1834 Joh. Tidemann (1/3); Ludw. von Kapff & Co., Bremen (1/3); Winkelmann & von Tungeln (1/3). 1838: Joh. Tidemann, Bremen (1/2); Ludw. von Kapff & Co., Bremen (1/2). 1842 Ludw. von Kapff & Co., Bremen. 1847 Martin Lange, Vegesack (1/2); Hinrich Wehmann, Vegesack (1/2).

Kapitäne: Hans Wenke, Vegesack; Berend Vennekohl, Joh. Ebberfeld, Vegesack.
1834 hieß das Schiff „Ludwig". Martin Lange verkaufte es später nach Stade.

37 *Vollschiff*

JUPITER

Anfang 1817
Stapellauf 16. 8. 1818
Länge 86 Fuß, Breite 27 Fuß
Tiefe 16 Fuß 9 Zoll,
Tragf. 200 Last
Besteller Brärs

Reeder: 1824 Joh. Nic. Mohr & Sohn (3/8); C. L. Brauer & Sohn (3/8); J. H. Mandels (2/8). 1825 Joh. Nic. Mohr & Sohn (5/8); J. H. Mandels (3/8). 1835 Friedrich Leo Quentell, sämtlich in Bremen.

Kapitäne: J. H. Mandels, Bremen, und Diedrich Kimme, Bremen.

Das Schiff erhielt neunmal den Bremer Seepaß und ging im Januar 1836 unter.

---

38 *Brigg*

WILHELMINE CHARLOTTE

Stapellauf 28. 9. 1819
Länge 80 Fuß, Breite 24 Fuß
Tiefe 13,5 Fuß
Tragf. 170 Last
Besteller C. Melchers & Co.

Das Schiff wurde für eigene Rechnung auf Stapel gelegt und schon im Januar 1819 an C. Melchers & Co. verkauft.

Reeder: 1827 C. Melchers & Co, Bremen (1/2), Berkenkamp & Grabenhorst, Bremen (1/2).

Kapitäne: Burmester. 1825 Joh. H. Kohlmann, Vegesack. 1835 Fr. Kükens, Vegesack.

---

39 *Galiot*

SEENYMPHE

Stapellauf 13. 3. 1819
Länge 68 Fuß
Breite 18 Fuß 3 Zoll
Tiefe 8 Fuß
Tragf. 56 Last
Besteller Daniel Spille

Reeder: Hermann Theophilus Plate, Bremen, u. a. 1824 J. Payeken Henr. Sohn (1/16); Joh. D. Harves (3/16); H. F. Plate Wwe. (3/16); J. Behrens Wwe. (3/16); Dan. Spille (6/16). 1828 Dan. Spille, Vegesack (12/32); Joh. Behrens Wwe. (9/32); Joh. D. Harves (9/32); J. Payeken Hinr. Sohn (2/32), sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Dan. Spille, Vegesack. 1828 Martin Wenke, Vegesack.

Das Schiff erhielt am 17. April 1828 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

40 *Galiot*

EINIGKEIT

Stapellauf 11. 3. 1819
Länge 80 Fuß
Breite 21 Fuß 2 Zoll
Tiefe 10 Fuß
Tragf. 93 Last
Für eigene Rechnung
in Bau genommen

Reeder: Joh. Lange Sohns Wwe., Bremen (3/4); Joh. Gottfried Wienhold (1/4).

Kapitäne: H. Wurtmann; F. Raschen, Vegesack; Lüder Stelljes, Vegesack.

Das Schiff wurde später in „Sophie" umbenannt.

Reeder: C. Melchers & Co., Bremen.

Kapitän: Joh. Beenken, Vegesack.

Das Schiff von der Größe der Caravelle des Columbus machte noch 1831 gleiche Reisen wie derzeit der Entdecker Amerikas. Es hatte acht Mann Besatzung und erhielt 1836 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

41 *Kuff mit Schwertern*

DIE ZWEI GEBRÜDER

Stapellauf 25. 5. 1819
Länge 60 Fuß, Breite 14 Fuß
Tiefe 5 Fuß 3 Zoll
Tragf. 25 Last
Besteller Joh. Hinrich Holzmann

Reeder und Kapitän: Johann Hinrich Holzmann, Bremen.

---

42 *Kahn*

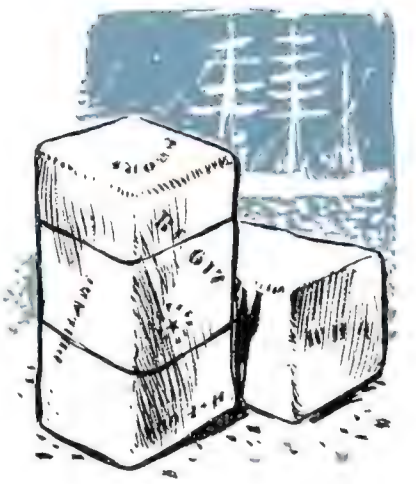
Stapellauf 28. 1. 1820
Länge 46 Fuß, Breite 17 Fuß
Tiefe 5,5 Fuß
Tragf. 24 Last
Besteller Daniel Köpken

43 *Galiot*
JOHANN CARL
Stapellauf 17. 3. 1820
Länge 78 Fuß 6 Zoll
Breite 18 Fuß
Tiefe 8 Fuß
Tragf. 63 Last
Eigene Rechnung

Reeder: Johann Lange in Vegesack.

Kapitän: Johann Farrelmann, Vegesack.

Das Schiff ist am 13. Oktober 1821 bei Hammerfest untergegangen.



44 *Kuff mit Schwertern*
MARTIN
Stapellauf 12. 5. 1820
Länge 59 Fuß über Steven
Breite 14 Fuß 1 Zoll
Tiefe 5 Fuß 3 Zoll
Tragf. 27 Last
Besteller Joh. D. Raschen

Das Schiff war für eigene Rechnung gebaut.

45 *Wurdemaschine*
Stapellauf 19. 9. 1820
Länge 83 Fuß 3 Zoll
Breite 15 Fuß 3 Zoll
Besteller Bremer Staat

Baggermaschine. Sie hat am 17. Oktober 1820 zuerst gearbeitet.

46 *Vollschiff*
ARMINIUS
Stapellauf 23. 9. 1820
Länge 93 Fuß, Breite 29 Fuß
Tiefe 18 Fuß
Tragf. 230 Last
Besteller Hinr. Klein

Reeder: Fr. & Everhard Delius, Bremen.

47 *Brigg*
CONSTITUTION
Stapellauf 21. 10. 1820
Länge 82 Fuß
Breite 26 Fuß 2 Zoll
Tiefe 14 Fuß 2 Zoll.
Tragf. 150 Last
Besteller Klockgeter

Reeder: H. H. Meier und Johann Helfrich Adami, Bremen. 1824 H. H. Meier & Co. (5/12); Caspar Meier, New York (5/12); H. H. Meier Wwe. (2/12).

Kapitäne: Gerd Klockgeter; Jürgen Meyer; J. F. Volckmann; Joh. Wächter, sämtlich in Vegesack. .

Das Schiff wurde nach 1832 wahrscheinlich gesloopt (d. h. auf Land gezogen und abgewrackt) und dafür ein neues Schiff gebaut.

48 *Kahn*
Stapellauf 28. 5. 21
Länge 34 Fuß, Breite 14 Fuß
Tiefe 4 Fuß 6 Zoll
Besteller Lüder Warkmester

Reeder und Kapitän: Lüder Warkmester.

49 *Vollschiff*
MALIE
Stapellauf 10. 8. 1823
Länge 83 Fuß, Breite 27 Fuß 3 Zoll
Tiefe 15 Fuß
Tragf. 150 Last
Besteller Kapitän B. Meyer

50 *Kahn*

EIERBEER

Stapellauf 8. 3. 1822
Länge 36 Fuß, Breite 11 Fuß 3 Zoll
Tiefe 5 Fuß 10 Zoll
Besteller A. Lamke

Das Schiff wurde für eigene Rechnung gebaut und bald an A. Lamke verkauft.

---

51 *Brigg*

OECONOMIE

Stapellauf 16. 6. 1821
Länge 79 Fuß 6 Zoll
Breite 20,5 Fuß, Tiefe 10 Fuß
Tragf. 82 Last
Besteller Kapitän Förster

Reeder: Joh. Lange, Vegesack.

Das Schiff wurde von Lange selbst nach Riga geführt zum Einkauf von Schiffsmaterial. So war Lange Erbauer, Kapitän, Reeder und Kaufmann in einer Person.
Das Schiff wurde 1823 an Tilman Gloystein (1/2) und Justus Mohr & Sohn (1/2) und 1825 weiter nach auswärts verkauft.

Kapitän: Daniel Julius Förster.

---

52 *Kahn*

Stapellauf 27. 7. 1821
Länge 44 Fuß, Breite 17 Fuß
Tiefe 5 Fuß 9 Zoll
Besteller Gerhard Jantzen

---

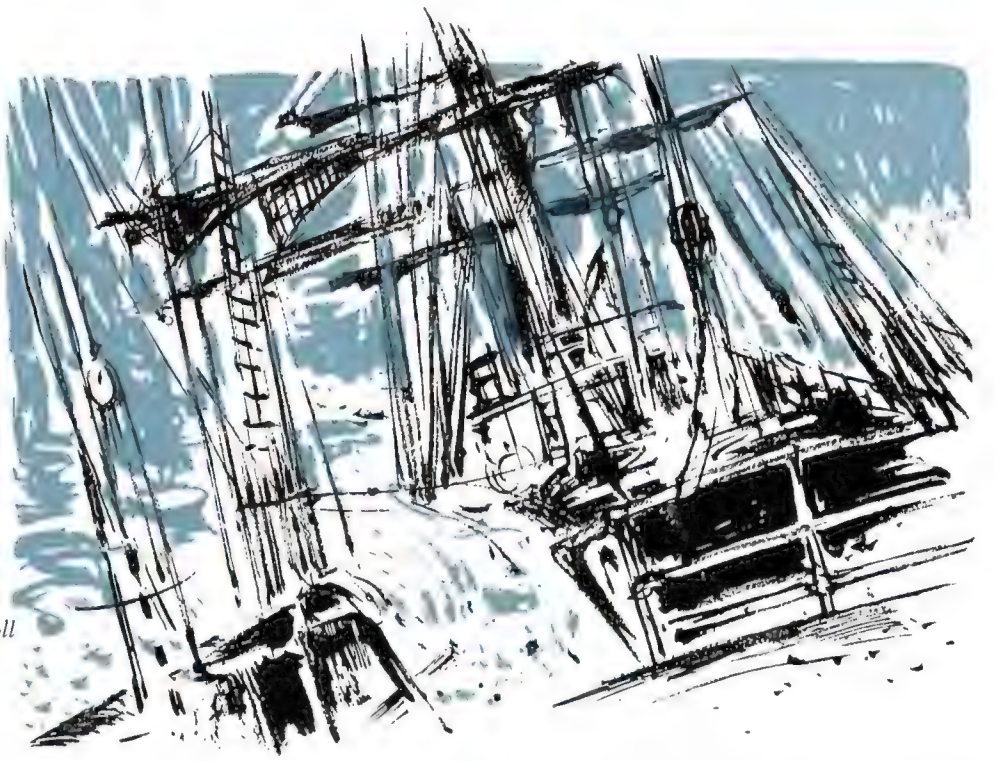
53 *Galiot*

Stapellauf 22. 3. 1823
Länge 59 Fuß, Breite 15 Fuß
Tiefe 5 Fuß 8 Zoll
Tragf. 27 Last
Besteller Schiffer Stenken

---

54 *Galiot*

Stapellauf 1. 3. 1824
Länge 61 Fuß, Breite 15 Fuß 1 Zoll
Tiefe 5 Fuß 11 Zoll
Tragf. 30 Last
Besteller F. Nordenholt



---

55 *Vollschiff*

CATHARINA

Stapellauf 13. 4. 1824
Länge 93 Fuß
Breite 27 Fuß 6 Zoll
Tiefe 10 Fuß 10 Zoll
Tragf. 215 Last
Besteller
Kapt. Fr. Conrad Sagemühl

Reeder: 1824 Joh. Fr. Uhthoff (1/12); J. N. Mohr & Sohn (2/12); Wm. Quentell (1/12); Carl C. Brauer & Sohn (2/12); F. C. Sagemühl (1/12); Fr. L. Quentell (2/12) Fr. Rodewald (3/12), sämtlich in Bremen.

Kapitän: Fr. Conrad Sagemühl.

Das Schiff, ein dreimastiges Fregattschiff, erhielt am 17. Dezember 1827 den letzten Bremer Seepaß.

---

56 *Vollschiff*

SEEMANN

Stapellauf 10. 7. 1824
Länge 80 Fuß 4 Zoll
Breite 24 Fuß
Tiefe 11 Fuß
Tragf. 105 Last
Besteller Gerhard Braue

Reeder: Fr. Seemann (1/2); Gerhard Braue (1/2). 1827 J. F. Adami (2/12); Fr. Seemann (6/12); Gerh. Braue (1/12); Joh. Braue (1/12); Joh. Lange, Vegesack (2/12). 1832 Fr. Seemann (7/12); Joh. Fr. Adami (2/12); Joh. Braue (1/12); Joh. Lange, Vegesack (2/12). Am 31. Mai 1833 Johann Lange, Vegesack.

Das Schiff wurde von Joh. Lange in „Johanne Elisabeth" umbenannt. Es erhielt am 7. April 1835 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

57 *Galiot*

JOHANNA

Stapellauf 13. 7. 1824
Länge 86 Fuß, Breite 25 Fuß
Tiefe 11 Fuß
Tragf. 120 Last
Besteller Gerd Ihlder

Reeder: Gerd Dirks Ihlder, Vegesack (1/16); Buxtorf, Wichelhausen & Co., Bremen (15/16). 1828 G. D. Ihlder, Vegesack (1/16); J. F. W. Iken & Co., Bremen (15/16). 1827 J. A. Klugkist, Bremen (15/32); I. F. W. Iken, Bremen (15/32); G. D. Ihlder, Vegesack (2/32).

Kapitäne: 1831 G. D. Ihlder, Vegesack; 1836 Ficke Haesloop, Vegesack.

Das Schiff erhielt zwölfmal, zuletzt im April 1836 den Bremer Seepaß.

---

58 *Brigantine*

MERCUR

Stapellauf 13. 12. 1824
Länge 81 Fuß
Breite 21 Fuß 9 Zoll
Tiefe 11 Fuß
Tragf. 100 Last
Besteller Kapitän Kühne

Reeder: Joh. Lange Sohns Wwe. & Co. 1848 Heinrich W. Exter (1/2); Joh. Georg Claussen jun. (1/2), sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Joh. Kühne, Bremen; L. Stelljes, Vegesack; Conrad Lamke, Vegesack; J. Beckmann, Bremen; H. Raschen, Vegesack; H. G. Addicks, Bremerhaven.

Das Schiff hatte neun Mann Besatzung und lief, zwei Reisen im Jahr machend, zwischen Vegesack und Porto Rico. Es wurde 1850 gesloopt.

---

59 *Galiot*

GERMANIA

Stapellauf 2. 5. 1825
Länge 92 Fuß 3 Zoll
Breite 24 Fuß 3 Zoll
Tiefe 11 Fuß 6 Zoll
Tragf. 135 Last
Besteller Kapt. Köhne, Rönnebeck

Reeder und Kapitän: Köhne, Rönnebeck.

---

60 *Galiot*

TELEGRAPH

Stapellauf 4. 5. 1825
Länge 79 Fuß 6 Zoll
Breite 22 Fuß 4 Zoll
Tiefe 10 Fuß 6 Zoll
Tragf. 98 Last
Besteller Kapt. M. Cassebohm

Reeder: Martin Cassebohm, Vegesack (3/4); Johann Lange, Vegesack (1/4).

Kapitän: Martin Cassebohm, Vegesack.

Das Schiff erhielt einmal, am 6. Juli 1825, den Bremer Seepaß und blieb seitdem verschollen.

---

61 *Schuner*

LONDON PAKET

Stapellauf 29. 6. 1825
Länge 81 Fuß
Breite 20 Fuß 9 Zoll
Tiefe 9 Fuß 6 Zoll
Tragf. 84 Last
Besteller H. A. Strömer

Reeder: D. H. Wätjen & Co. 1846 Carl F. Plump & Co. (1/2); Blasius & Imhoff (1/2). 1845 Carl F. Plump & Co., sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Ant. Strömer, Bremen; H. Kükens, Vegesack; Jac. Wessels, Bremen; J. B. Wieting, Vegesack; Jan Beckmann, Bremen; Carl Catermole, Vegesack; C. L. Becker, Bremen; J. H. Henke, Bremen; Frerichs, Bremen; Erich Werkmeister, Bremen.

Das Schiff ist im März 1852 an der afrikanischen Küste gestrandet und beraubt worden. Es ging vollkommen verloren.

---

62 *Galiot*

AMPHITRITE

Stapellauf 25. 10. 1825
Länge 81 Fuß 6 Zoll
Breite 22 Fuß 9 Zoll
Tiefe 11 Fuß
Tragf. 106 Last
Besteller Kapitän Jaburg

Reeder: Heinr. Schröder & Sohn, Bremen (2/10); Carl Ludwig Brauer & Sohn, Bremen (2/10); Anton Jacob Hentz (1/10); Anton Albers Diedr. Sohn (2/10); Joh. Lange, Vegesack (2/10); Martin Deetjen (1/10). 1840 Johann Jaburg, Vegesack (1/1). 1843 verschiedene Aktien Besitzer der Grönland Fischerei Gesellschaft [Joh. Jaburg (3/20); Joh. Raschen (3/20); Gerd Dirks Ihlder (1/20); Martin Cassebohm (1/20); Joh. Lange (1/20); Georg Gleistein (1/20); Joh. Köper (1/20); Diedr. Sammann (1/20); Joh. Hinr. Jaburg (1/20); Herm. Hinr. Berg Wwe. (1/20); Hinr. Wehmann (1/20); August Bischoff (1/20); Martin Raschen (1/20); Diedrich Lange (1/20); Martin Lange (1/20); Friedr. Kükens (1/20), sämtlich in Vegesack].
1847 Arens & Bähr (5/20); B. Meyer für sich und zehn Interessenten (15/20).

Kapitäne: Addig Jaburg; Joh. Jaburg; B. Meyer; H. Hohorst; sämtlich in Vegesack.
Das Schiff war Grönlandfahrer und ist 1850 vor der Elbe gestrandet und verloren, nachdem es fünfzehnmal den Bremer Seepaß erhalten hatte.

---

63 *Brigg*

DOROTHEA LOUISE

Stapellauf 21. 2. 1826
Länge 80 Fuß 6 Zoll
Breite 26 Fuß
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 150 Last
Besteller B. Wieting, Blumenthal

Reeder: Joh. Nic. Mohr & Co. (2/3); Carl Ludw. Brauer & Sohn (1/3). 1831 J. N. Mohr & Sohn. 1838 G. H. & D. Schröder (1/2); H. W. Meyer (1/2). 1848 G. H. & D. Schröder; sämtlich in Bremen.

Kapitäne: B. Wieting, Vegesack; Joh. Jacob Miltenberg, Bremen; J. Nic. Weber; Martin Hoegemann; Heinr. Wilh. Meyer, Bremen; H. A. Kahle, Vegesack.

Das Schiff erhielt dreizehnmal den Bremer Seepaß, zuletzt im März 1841.

---

64 *Galiot*

SEEFAHRT

Stapellauf 18. 5. 1826
Länge 78 Fuß 4 Zoll, Breite 21 Fuß
Tiefe 10 Fuß 2,5 Zoll
Tragf. 81 Last
Besteller Hinr. Eytmann

---

65 *Vollschiff*

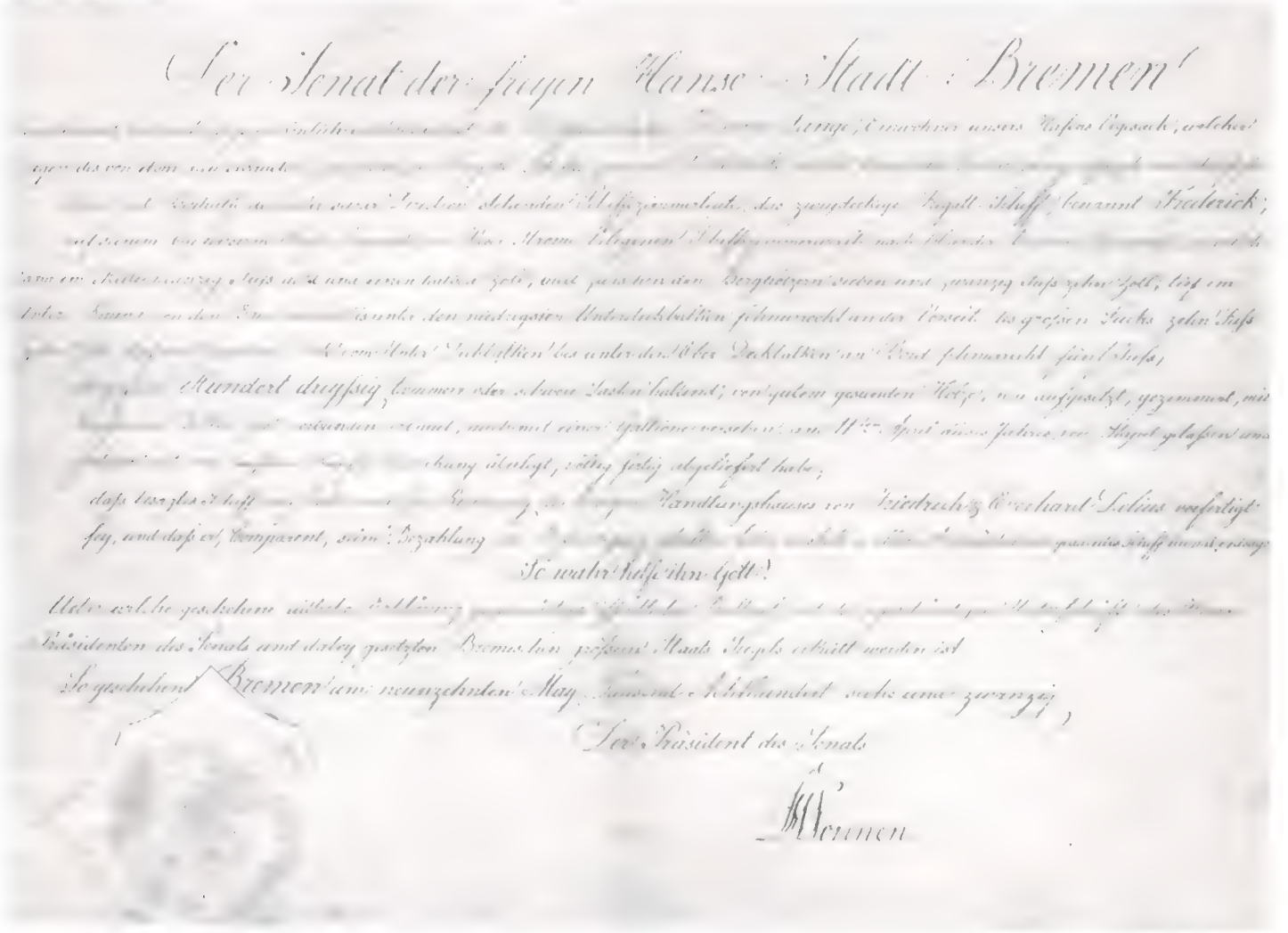
FREDERIK

Stapellauf 11. 4. 1826
Länge 90 Fuß 8,5 Zoll
Breite 27 Fuß 10 Zoll
Tiefe 16 Fuß 10 Zoll
Tragf. 130 Last
Besteller H. C. Stille

Reeder: Frederik & Everhard Delius, Bremen. 1845 von Joh. Langes Witwe zurückgekauft.

Kapitäne: H. Stille, Vegesack; J. G. Hinrichsen, Bremen; Martin Hoegemann und J. D. Raschen, Vegesack.

Das Schiff hatte vierzehn Mann Besatzung, fuhr zuerst als Auswandererschiff nach Nordamerika, später nach Kapstadt und Ostindien.



Der Senat der freyen Hanse Stadt Bremen

[illegible] Länge, Einwohner unsers Hafens Vegesack, welcher [illegible] das von ihm [illegible] [illegible] Schiffszimmerleute, das zweydeckige Regatt-Schiff, benannt Frederick; [illegible] Strome belegenen Schiffszimmerwerke nach Wunder [illegible] [illegible] Fuß [illegible] Zoll, [illegible] Bergholzern sieben und zwanzig Fuß zehn Zoll, lief im [illegible] unter den niedrigsten Unterdeckbalken fehlerrecht an der Vorseite des großen Fuchs zehn Fuß [illegible] Unter Deckbalken bis unter den Ober Deckbalken an Bord fehlerrecht fünf Fuß, [illegible] Hundert dreyßig, Kommer oder schwere Lasten haltend; von gutem gesunden Holze, neu aufgesetzt, gezimmert, mit [illegible] verbunden erbauet, mit einer Gallione versehen, am 11ten April dieses Jahres von Stapel gelassen und [illegible] Verrichtung überlegt, völlig fertig abgeliefert habe;

daß besagtes Schiff [illegible] Handlungshauses von Friedrich & Everhard Delius verfertigt sey, und daß er, Comparent, seine Bezahlung [illegible] gedachtes Schiff [illegible]

So wahr helfe ihn Gott!

Ueber welche geschehene [illegible] Präsidenten des Senats und dabey gesetzten Bremischen größern Staats Siegels erkannt worden ist

So geschehen Bremen am neunzehnten May [illegible] sechs und zwanzig

Der Präsident des Senats

[illegible]

66 *Galiot*

EMMA

Stapellauf 1. 8. 1826
Länge 75 Fuß
Breite 18 Fuß 8 Zoll
Tiefe 9 Fuß
Tragf. 66 Last
Besteller N. von Harten

Reeder: Fr. L. Quentell (3/4); Reineke Siedenburg (1/4); beide in Bremen.

Kapitän: D. Rose, Vegesack.

Das Schiff erhielt 1844 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

67 *Galiot*

REBECCA

Stapellauf 15. 8. 1826
Länge 81 Fuß 2 Zoll
Breite 22 Fuß 3 Zoll
Tiefe 10 Fuß 4 Zoll
Tragf. 100 Last
Besteller Friedr. Köper

Reeder: Joh. Aug. Klugkist, Bremen (4/16); Diedr. H. Wätjen, Bremen (4/16); J. F. W. Iken, Bremen (4/16); Georg Gleistein, Vegesack (1/16); Gerhard Luyties, Vegesack (1/16); Ernst Hoegemann, Vegesack (1/16); Friedr. Köper, Vegesack (1/16). 1828 D. H. Wätjen Bremen (4/16); J. F. W. Iken, Bremen (8/16); Georg Gleistein, Vegesack (1/16); Fr. Köper, Vegesack (1/16); Nic. Ernst Hoegemann, Vegesack (1/16); Gerh. Luyties, Vegesack (1/16). 1839 Eberhard Focke, Bremen (3/8); Heinr. Gabain, Bremen (3/8); Fr. Köper, Vegesack (2/8). 1844 Fr. Köper, Vegesack (1/4); Joh. Lange, Vegesack (u. Carl?) (3/4). 1852 Ulrichs & Claussen, Bremen. 1853 P. H. Ulrichs & Co., Bremen.

Kapitäne: F. Köper, Vegesack. 1852 D. H. Koch, Bremerhaven.
Das Schiff erhielt siebzehnmal, 1853 zuletzt, den Bremer Seepaß.

---

68 *Brigg*

HENRIETTE

Stapellauf 14. 9. 1826
Länge 84 Fuß
Breite 26 Fuß 3 Zoll
Tiefe 15 Fuß 6 Zoll
Tragf. 125 Last
Besteller Joh. Hinr. Gaetjen

Reeder: 1828 J. F. W. Iken & Co. 1826 I. A. Klugkist (1/2); J. F. W. Iken (1/2). 1851 Lange & Grave; sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Joh. Gätjen, Bremen. 1833 Joh. Gesselmann, Bremen. 1836 Joh. Hinr. Gätjen, Bremen, Eduard Payeken. 1837 Johann Kühlke, Vegesack. 1839 Eduard Payeken, Bremen. 1841 Wilhelm Greve, Bremen. 1844 Eduard Payeken, Bremen. 1845 Wilhelm Greve, Bremen. 1851 Mathias Piening, Lesumbrok.

Das Schiff erhielt am 25. November 1853 den letzten Bremer Seepaß.

---

69 *Galiot*

GARONNE

Stapellauf 15. 3. 1827
Länge 87 Fuß
Breite 22 Fuß 6 Zoll
Tiefe 11 Fuß 6 Zoll
Tragf. 120 Last
Besteller
Kapitän Martin Cassebohm

Reeder: Joh. Lange, Vegesack (1/4) und Martin Cassebohm, Vegesack (3/4). 1838 Joh. Lange (1/4); Carl Melchers & Co. (3/4). 1842 C. Melchers. 1853 Eberhard Ulbrici, Bremerhaven.

Kapitäne: Martin Cassebohm, Vegesack; B. D. Rabe, Burg; Fr. Christoffers, Vegesack; Meinert Fettjuch, Vegesack; Cl. Stege, Bremerhaven; J. A. T. Schloßbauer, Bremerhaven.

Fahrtbereich: zuerst wahrscheinlich die Biscaya, Gironde, Bordeaux, für Weinfracht, später Westindien und die Hafenplätze Nordamerikas.

Das Schiff erhielt 23mal den Bremer Seepaß, zuletzt 1854.

---

70 *Kahn*

Stapellauf 8. 6. 1827
Länge 32 Fuß 6 Zoll
Breite 7,5 Fuß, Tiefe 11 Fuß 9 Zoll
Besteller Joh. Meyerdierk

---

71 *Brigg*

GRAF MÜNSTER

Stapellauf 22. 5. 1827
Länge 81 Fuß
Breite 25 Fuß 1 Zoll
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 146 Last
Besteller
Kapitän Martin Deetjen

Reeder: Martin Deetjen, Vegesack, der es 1834 an George Löning in Bremen verkaufte. 1836 D. H. Wätjen Co. (1/2); Heinr. Wilh. Meyer (1/2).

Kapitäne: Martin Deetjen, Vegesack; Diedrich de Harde, Vegesack; Heinr. Wilh. Meyer, Bremen.

Löning nannte das Schiff 1834 „Elise", D. H. Wätjen nannte es 1836 „Mathilde". Besatzung elf Mann. Die Brigg beförderte in transatlantischer Fahrt Fracht und Passagiere nach Westindien und Mittel- und Nordamerika.

---

72 *Brigg*

HERZOG VON CAMBRIDGE

Stapellauf 23. 6. 1827
Länge 84 Fuß 1 Zoll
Breite 25 Fuß 3 Zoll
Tiefe 14 Fuß
Tragf. 152 Last
Besteller
Kapitän Hinr. Rathjen, Rönnebeck

Reeder: J. F. W. Iken & Co (2/3); F. Leo Quentell (1/3). 1842 J. F. W. Iken & Co.; sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Hinrich Rathjen. 1850 Chr. Wilh. Nicol. Franke, Bremen.

Das Schiff wurde erbaut für den Kapitän Rathjen in Rönnebeck. Es hatte eine Besatzung von elf Mann, führte Reisen nach Nord- und Südamerika aus.
Korrespondenzreeder waren J. F. W. Iken & Co., Bremen.
Es ist noch eine Liste der ersten Schiffsbesatzung vorhanden. Nach Fr. Spengemann hatten am 14. März 1828 angemustert: G. Wallrafe, Vegesack, als Steuermann; J. Rathjen aus Rönnebeck als Bootsmann; H. Schröder aus Vegesack als Zimmermann; T. Brendels aus Blumenthal als Koch; J. Haake, Vegesack, als Matrose; D. Heilshorn, Flethe, als Matrose; C. Meinke, Neurönnebeck, als Matrose; J. Wessels, Vegesack, als Matrose; G. von Harten aus Blumenthal als Schiffsjunge; A. Rathjen, Blumenthal, als Schiffsjunge. Die Brigg hatte einen sehr bewegten Lebenslauf. Sie wurde 1854 nach Hamburg verkauft, 1864 von den Dänen während des Deutsch-Dänischen Krieges gekapert, den Dänen von den Österreichern aber wieder abgenommen. Bei Ausbruch des Krieges 1870 zwischen Deutschland und Frankreich war die Brigg auf der Heimreise begriffen und wurde von einem französischen Kriegsschiff versenkt, obwohl keine Konterbande an Bord war.

73 *Brigg*

CAESAR

Stapellauf 10. 7. 1827
Länge 80 Fuß
Breite 23 Fuß 2 Zoll
Tiefe 12 Fuß
Tragf. 116 Last

Reeder: Wilhelm Henrich Caesar, Bremen.

Kapitäne: 1827 Tjark Deetjen, Vegesack. 1838 Gerh. Ebberfeld, Vegesack.

Das Schiff erhielt siebenmal den Bremer Seepaß, zuletzt am 17. Juli 1838.

74 *Galiot*

MATHILDE

Stapellauf 13. 8. 1827
Länge 70 Fuß 3 Zoll
Breite 17 Fuß 1 Zoll
Tiefe 8 Fuß 4 Zoll
Tragf. 52 Last
Besteller Joh. Pundt

Reeder: Fr. Leo Quentell, Bremen (1/2); Johann Pundt, Vegesack (1/2).

Kapitän: Joh. Pundt, Vegesack.

Das Schiff erhielt viermal den Bremer Seepaß, zuletzt am 16. Aril 1833.

75 *Vollschiff*

CHARLES FERDINAND

Stapellauf 20. 9. 1827
Länge 86 Fuß 3 Zoll
Breite 25 Fuß 8 Zoll
Tiefe 14 Fuß 7 Zoll
Tragf. 160 Last
Besteller Martin Klenke

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Martin Klenke, Bremen; Hinrich Kükens, Vegesack; Carl Heinrich Fechter, Bremen; Lüder Hettmeyer, Bremen.

Das Schiff wurde, als der Reeder D. H. Wätjen Johann Lange seine Not klagte, daß er eine lohnende Fracht nach Amerika habe und keines seiner Schiffe in der Heimat sei, von Langes Werft in sechs Wochen vom Kiel bis zu den Mastspitzen erbaut und fristgerecht abgeliefert, eine Leistung, von der damals in Reederkreisen viel gesprochen wurde.
Das Schiff erhielt zwanzigmal den Bremer Seepaß, zuletzt am 5. April 1852.

76 *Kahn*

Stapellauf 13. 10. 1827
Länge 41 Fuß, Breite 17 Fuß
Tiefe 5 Fuß 7 Zoll
Besteller Bruntsen

77 *Brigg*

DIANA

Stapellauf 13. 4. 1828
Länge 87 Fuß 3 Zoll
Breite 23 Fuß 9 Zoll
Tiefe 12 Fuß 6 Zoll
Tragf. 130 Last
Besteller Meinert Wilmsen

Reeder: 1828 Heinr. Gerhard von Tungeln (1/2); Carl Melchers (1/2). 1831 Berkenkamp & Gravenhorst (1/2); H. G. von Tungeln (1/4); Carl Melchers (1/4); sämtlich in Bremen.

Kapitän: Meinert Wilmsen, Vegesack.

Das Schiff erhielt am 23. April 1831 zuletzt den Bremer Seepaß.

(Nach: Otto Höver, „Von der Galiot zum Fünfmaster", Seite 115).
Ein Modell im Focke-Museum in Bremen gibt das Schiff wieder. Das Modell zeigt jene guten Merkmale, die für die bei Joh. Lange damals und später gebauten Fahrzeuge charakteristisch sind. Für das frühe Baudatum ist das Schiff verhältnismäßig schlank und vor allem am Achterschiff ziemlich scharf gebaut. Scharfe Achtersteven aber sind, nach dem Vorbild der ersten an der Weser von Lange erbauten Logger (1806 bis 1813), immer das Kennzeichen der bei Lange konstruierten Schiffe geblieben. Das Deck ist glatt, ohne wesentlichen Sprung und die Deckslinien mit der Oberkante des Schanzkleides, die um den Bug herum gerundet sind, verjüngen sich ziemlich stark nach der Oberkante des Hecks. Das entspricht dem scharfen achterlichen Unterwasserschiff. Am Schanzkleid fehlen die Rüstbänke. Die Rüsteisen liegen platt auf dem Schanzkleid auf. Aus Pforten der Breitseiten ragen kriegsmäßig eine Anzahl Kanonen hervor. Die Masten haben einen starken gleichmäßigen Fall nach achtern.

---

78 *Galiot*

WESER

Stapellauf 28. 5. 1828
Länge 82 Fuß 6 Zoll
Breite 21 Fuß 8 Zoll
Tiefe 10 Fuß 10 Zoll
Tragf. 100 Last
Besteller B. Eytmann

Das Schiff war ursprünglich für eigene Rechnung gedacht. Berend Eytmann (Farge?). soll es aber bereits am 28. April 1828, noch auf dem Helgen, gekauft haben.

Reeder: 1836 C. L. Brauer & Sohn, Bremen. 1846 Rickmer Claasen Rickmers, Bremerhaven (1/3); J. C. Rickmers, Bremerhaven (1/3); Blasius & Imhorst, Bremen (1/3).

Kapitäne: Cord Hohorst, Vegesack; Ficke Haesloop, Vegesack; Nicolaus Schmidt, Bremen; Diedr. Wilh. Frerichs, Bremen; Peter Andr. Timm, Bremerhaven; Herm. Christ. Laßen, Bremen.

Das Schiff wurde 1859 in New York kondemniert.

---

79 *Brigg*

LOUISE

Stapellauf 12. 6. 1828
Länge 92 Fuß 3 Zoll
Breite 26 Fuß 2 Zoll
Tiefe 16 Zoll
Tragf. 190 Last
Besteller Lüder Mehrtens

Reeder: D. H. Wätjen (Diedrich Heinrich Wätjen als alleiniger Besitzer). 1847 Martin Lange, Vegesack (1/4); H. Wehmann, Vegesack (1/4); George Duckwitz, Bremen (1/4); Gustav Schmidt, Bremen (1/4).

Kapitäne: Lüder Mehrtens, Bremen; Joh. Fr. v. Hagen, Vegesack. 1847 J. D. Ihlder, Vegesack.

Nach 1847 wurde das Schiff in Elsenaeur verkauft.

---

80 *Schuner*

ANNA JOHANNA

Stapellauf 9. 9. 1828
Länge 76 Fuß, Breite 18,5 Fuß
Tiefe 9,25 Fuß
Tragf. 67 Last
Besteller Joh. Windhorst

Reeder: Joh. Lange, Vegesack.

Kapitäne: Joh. Windhorst; Joh. Halenbeck; Joh. Bellmer; sämtlich in Vegesack.

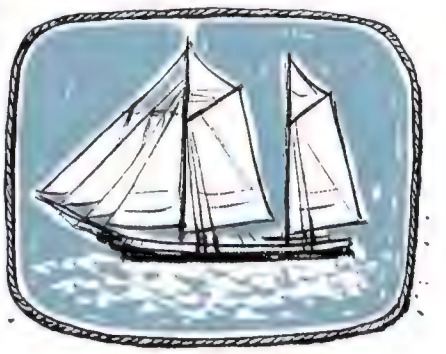
Das Schiff erhielt dreimal den Bremer Seepaß, zuletzt am 14. Juni 1837.

---

81 *Galiot*

UNTERNEHMUNG

Stapellauf 12. 9. 1828
Länge 68 Fuß 8 Zoll
Breite 16 Fuß 2 Zoll
Tiefe 7 Fuß 6 Zoll
Tragf. 50 Last
Besteller
Kapitän Stoffers, Rekum



82 *Galiot*

DIE FREUNDE

Stapellauf 25. 9. 1828
Länge 86 Fuß
Breite 24 Fuß 6 Zoll
Tiefe 12 Fuß 3 Zoll
Tragf. 136 Last
Besteller Kapitän Diederich Eytmann, Rönnebeck

Reeder: J. F. W. Iken & Co., Bremen (8/11); Nicolaus Gloystein & Sohn, Bremen (3/11).

Kapitän: Dettmer Meyer, Vegesack.

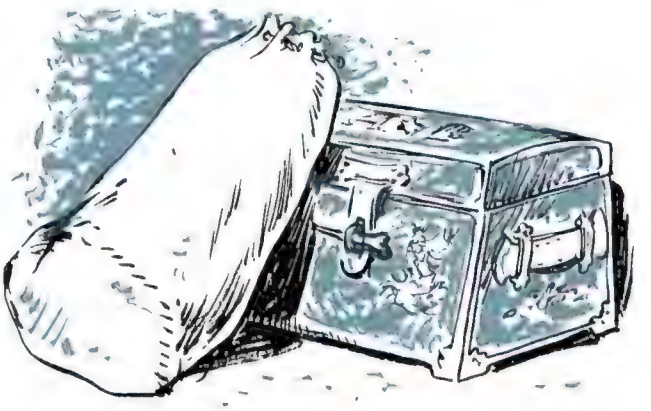
Das Schiff erhielt am 16. September 1840 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

83 *Schuner*

ANNA-MARIA

Stapellauf 20. 3. 1829
Länge 76 Fuß
Breite 21 Fuß 3 Zoll
Tiefe 12 Fuß
Tragf. 96 Last
Besteller
Kapitän Friedr. Schilling



Reeder: Claus Hashagen, Farge (3/6); Joh. Georg Greve (1/6); Otto Hagemann (2/6). 1840 Otto Hagemann (1/2); Joh. Georg Greve (1/4); Albert Niemeyer & Co. (1/4). 1841 Otto Hagemann (2/3), Joh. Georg Greve (1/3); sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Claus Hashagen; Hinrich Wilhelm Greve, Bremen; Heinrich Barber, Bremen.

Das Schiff wurde 1837 in „Otto" umbenannt und erhielt am 1. August 1844 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

84 *Brigg*

BÜRGERMEISTER SMIDT

Stapellauf 4. 8. 1829
Länge 82 Fuß 9 Zoll
Breite 23 Fuß 9 Zoll
Tiefe 13 Fuß
Tragf. 127 Last
Besteller Kapitän Diedr. Hilken

Reeder: J. F. W. Iken & Co., Bremen. 1846 Carl Focke Wwe. & Sohn, Bremen.

Kapitäne: D. Hilken, Vegesack; H. W. Meyer, Bremen; Joh. Conrad Petersen, Bremen; D. D. Hermann Beenken, Vegesack; Joh. Kühlke, Vegesack; Dettmer Meyer, Vegesack; Theodor Prange, Bremen; F. W. Volckmann, Bremen; Joh. Heinrich Bramstedt, Bremen; Cord Hinrich Tepelmann, Bremen; Martin Wenke jun., Vegesack (1851).

Das Schiff erhielt 21mal den Bremer Seepaß, zuletzt am 29. Juli 1851.

---

85 *Dampfboot*

NEPTUN

Stapellauf 5. 9. 1829
Länge 107 Fuß 1 Zoll
Breite 18 Fuß 1,5 Zoll
Tiefe 8 Fuß 3 Zoll
Tragf. 70 Last
Besteller Kleudgen Wwe., Hamburg

Das Schiff wurde zur Fahrt zwischen Hamburg und Harburg verwandt und konnte 400 Personen befördern. Es war von Oktober 1829 bis September 1841 in Fahrt.

---

86 *Brigg*

VENUS

begonnen 21. 10. 1828
Stapellauf 12. 10. 1829
Länge 77 Fuß 3 Zoll
Breite 24 Fuß 3 Zoll
Tiefe 13 Fuß 9 Zoll
Tragf. 128 Last
Eigene Rechnung

Reeder: Joh. Lange, Vegesack. 1831 D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: Windhorst, Vegesack.

Das Schiff erhielt am 21. Juni 1842 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

87 *Brigg*

CATHARINA

Stapellauf 8. 5. 1830
Länge 83 Fuß 3 Zoll
Breite 25 Fuß
Tiefe 15 Fuß
Tragf. 155 Last
Für eigene Rechnung in Bau genommen

Reeder: J. F. W. Iken & Co., Bremen (2/3); Fr. Leo Quentell, Bremen (1/3). 1842 J. F. W. Iken, Bremen.

Kapitän: J. Wessels, Bremen.

Das Schiff erhielt 1842 den letzten Bremer Seepaß.

---

88 *Kutter*

Stapellauf 24. 5. 1830
Länge 40 Fuß 3 Zoll, Breite 14 Fuß
Tiefe 4 Fuß 8 Zoll
Tragf. 14 Last
Besteller Glosmann

---

89 *Leuchtschiff*

Stapellauf 1. 7. 1830
Länge 80 Fuß, Breite 21 Fuß 10 Zoll
Tiefe 9 Fuß 9,5 Zoll
Tragf. 85 Last
Besteller Bremer Staat

Kapitän: Joh. Wessels, Bremen.

---

90 *Galiot*

VIRGINIA UND SOPHIE

Stapellauf 14. 7. 1830
Länge 86 Fuß 4 Zoll
Breite 24 Fuß 11 Zoll
Tiefe 11 Fuß 9 Zoll
Tragf. 130 Last
Besteller Kapt. Michael Havighorst Vegesack

Reeder: 1830 Albert Heinr. Motz, Bremen. 1836 Isaac Daniel Ludwig Motz, Bremen (1/2); Joh. Carl Wolde, Bremen (1/2). 1838 Motz (1/2); Theodor Claepius (1/2). 1841 Theodor Claepius.

Kapitän: Michael Havighorst aus Vegesack.

Das Schiff erhielt zehnmal, zuletzt 1844 den Bremer Seepaß.

91 *Galiot*

AAKUS

Stapellauf 13. 12. 1830
Länge 72 Fuß
Breite 18 Fuß 2 Zoll
Tiefe 9 Fuß
Tragf. 60 Last
Besteller Kapt. Hans Warncken

Reeder: Johann Lange in Vegesack. Von Lange soll Wätjen es gekauft haben (im Schiffsregister nicht vermerkt). 1852 Martin Lange.

Kapitäne: Hans Warncken; Arend Lamke; Joh. Ebberfeld; Joh. Gerh. Lange; Friedr. Trentwehl; sämtlich in Vegesack.

Das Schiff ist 1855 an der norwegischen Küste gestrandet und gesunken. Die Besatzung von fünf Mann wurde gerettet.

92 *Kahn*

Stapellauf 22. 3. 1831
Länge 46 Fuß, Breite 17 Fuß 6 Zoll
Tiefe 6 Fuß
Besteller Friedr. Haesloop

93 *Galiot*

GEORG HERMANN

Stapellauf 28. 3. 1831
Länge 72 Fuß
Breite 16 Fuß 9 Zoll
Tiefe 8 Fuß 1 Zoll
Tragf. 50 Last
Besteller Kapt. B. H. Koch

Reeder: B. H. Koch, Bremen (3/4); Keitel & Kruse, Bremen (1/4). 1834 Keitel & Kruse, Bremen. 1838 J. A. Graeser, Bremen (1/2); F. C. A. Murtfeld (1/4); C. Peter Haesloop, Bremen (1/4). 1843 H. F. Ulrichs, Vegesack.

Kapitäne: Berend Hinr. Koch, Vegesack; Christian Peter Haesloop, Vegesack; Joh. B. Moritz Bökens, Vegesack.

Das Schiff wurde 1838 umbenannt in „Speculant" und erhielt 1843 zuletzt den Bremer Seepaß.

94 *Kahn*

Stapellauf 30. 5. 1831
Länge 53 Fuß 0,5 Zoll
Breite 18 Fuß 8 Zoll
Tiefe 6 Fuß 10 Zoll
Besteller Fr. v. Harten

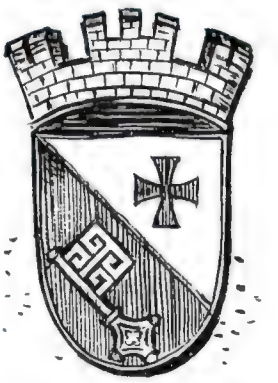
95 *Kuff*

ANNA JOHANNA

Stapellauf 24. 5. 1831
Länge 68 Fuß 9 Zoll
Breite 17 Fuß, Tiefe 8 Fuß
Tragf. 50 Last
Besteller Kapt. Hin. Bunje

Reeder: Joh. Lange in Vegesack.

Kapitän: Hinrich Bunje, Vegesack.



96 *Bark*

EVERHARD

Stapellauf 21. 9. 1831
Länge 100 Fuß 3 Zoll
Breite 29 Fuß 8 Zoll
Tiefe 18 Fuß 4 Zoll
Tragf. 270 Last
Besteller Kapt. Barlach

Reeder: 1843 F. & E. Delius, Bremen.

Kapitäne: J. H. Barlach, Bremen; Herm. Chr. Stille, Vegesack; N. Haake, Vegesack und Th. Knigge (?).

Das Schiff erhielt dreizehnmal den Bremer Seepaß, zuletzt 1844.

Ein Bild des Schiffes besitzt das Focke-Museum in Bremen.

Von den zwei vereinzelten Vorgängern Nr. 2 und der im Nachtrag verzeichneten „Doris" abgesehen, ist der „Everhard" die erste bei Johann Lange erbaute Bark. Dieser Schiffstyp wird in den folgenden Jahren sehr beliebt, am stärksten von 1861 bis 1870.

97 *Bark*

JOHANNA

Stapellauf 4. 2. 1832
Länge 97 Fuß, Breite 27 Fuß
Tiefe 17 Fuß
Tragf. 200 Last
Besteller Kapt. Joh. Ph. Wessels

Reeder: 1843 Gildemeister & Ries, Bremen (3/4); Martin & Fr. Aug. Gildemeister, Bremen (1/4).

Kapitäne: Joh. Philipp Wessels, Vegesack; Hermann Grote, Bremen; Lüder Mensing, Bremen; Fritz Müller, Bremen; Diedr. Jachens, Vegesack.

Das Schiff ging 1856 beim Eingang in den La Plata-Strom total verloren. Kapitän und Mannschaft wurden gerettet und nach Montevideo gebracht.

98 *Lotsenkutter*

BREMEN

begonnen am 28. 3. 1832
Stapellauf 26. 7. 1832
Länge 56 Fuß 6 Zoll
Breite 20 Fuß 1 Zoll
Tiefe 9 Fuß 8 Zoll
Besteller Weser-Lotsen
Geestendorf

Die Lotsengesellschaft verkaufte das Schiff 1850 an Jacob Eduard Block, der es zum Schooner umbauen ließ und „Pfeil" nannte.

Weitere Reeder: 1852 Heydorn & Co. 1852 E. Hoffschlaeger, beide in Bremen.

Kapitäne: Jacob Ed. Block, Vegesack. 1852 Hinrich Rothfos, Vegesack.

Am 31. Dezember 1855 kam das Schiff unter die Flagge von Hawaii.

Von diesem Schiff berichtet Friedrich Spengemann in seinem Buch: „Bremen. Segelschiffe, die einst nach ihrem Heimathafen Bremen genannt wurden", Seite 27, folgendes:

Ein kleines Fahrzeug, seiner Bauart nach einmal mit Kutter, weiter auch als Schooner bezeichnet, im Raummaß sind 40 Roggenlast angegeben, trug kurze Zeit den Namen „Bremen". Das Schiff wurde später von dem Reeder und Überseekaufmann Eduard Hofschläger in Honolulu angekauft und auf den Sandwichinseln in der Küstenfahrt des Hawaii-Archipels verwendet. Kapitän Hinrich Rothfos führte das in „Pfeil" umbenannte Fahrzeug und ging mit ihm am 5. Oktober 1852 von Bremerhaven nach Honolulu in See. Als Besatzung musterten am 1. Oktober jenes Jahres an:

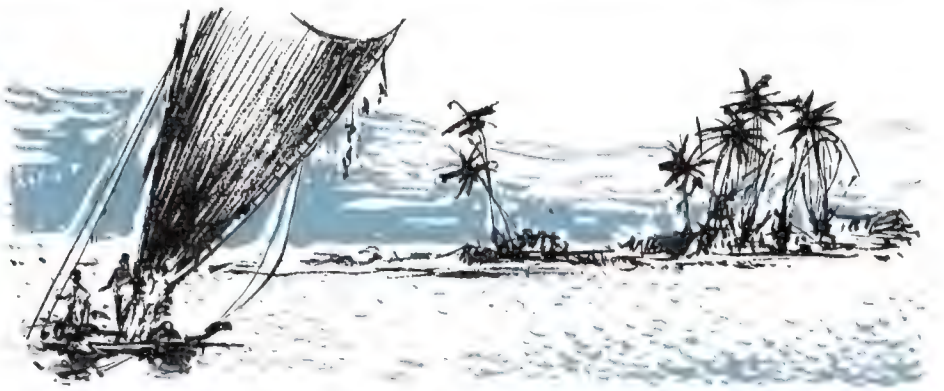
Steuermann Friedrich Ricklafs, Zettens; Zimmermann Claus Hinte, Lüssum; Koch Fritz Brümmer, Ihlpohl; Matrose Wilhelm Quellhorst, Farge; Schiffsjunge Wilhelm Müller, Cassel. Mit diesen fünf Mann und einer Stückgutladung an Bord, die hauptsächlich aus Tauschwaren und Ausrüstungsgegenständen bestand, welche für die Honolulu anlaufenden Südseewalfänger bestimmt waren, schipperte Kapitän Hinrich Rothfos auf großer Fahrt nach der Südsee los.

Es mag für die Besatzung des wohl seetüchtigen, aber sehr kleinen, nur für Reisen in der Nord- und Ostsee gebauten Schiffes nicht immer eine angenehme Fahrt gewesen sein. Besonders aber wird die Umseglung des sturmumtobten Kap Horn mit vielen Schwierigkeiten verbunden gewesen sein.

Der „Pfeil" erreichte nach langer Reise glücklich seinen Bestimmungshafen Honolulu. Das war eine seemännische Leistung ersten Ranges, des Kapitän Rothfos sowohl wie seiner kleinen Besatzung.

Drei Jahre fuhr der Schooner unter der rot-weiß gestreiften Bremer Flagge zwischen Ladeplätzen und Plantagen der Sandwichinseln, von Honolulu auf Oahu nach Maui, Molokai, Kauai und Hawaii, brachte Tauschwaren nach dort und kam beladen mit Kolonialprodukten, Zuckerrohr, Kopra, Reis, Früchten und Edelholz zum Haupthafen zurück. Dann wechselte das Schiff die Flagge.

Am 31. Dezember 1855 teilte der bremische Konsul J. C. Pflüger aus Honolulu mit, daß das Schiff laut hawaiischem Flaggenattest nunmehr unter hawaiischer Flagge fahre.



99 *Vollschiff*

NEWYORK

Stapellauf 7. 7. 1832
Länge 105 Fuß
Breite 26 Fuß 5 Zoll
Tiefe 16 Fuß
Tragf. 200 Last
Besteller Kapt. Joh. Wächter

Reeder: H. H. Meier & Co. 1845 C. W. Schünemann (1/3); C. H. Schünemann (1/3); Seekamp & Tewes (1/3); sämtlich in Bremen.

Kapitäne: J. Wächter, Vegesack; C. de Harde, Vegesack; Carl Heinr. Schünemann, Bremen.

Das Schiff fuhr als Paketschiff zwischen Bremen und New York. Es erhielt 1845 zuletzt den Bremer Seepaß.

100 *Brigg*

ACTIVE

Stapellauf 15. 11. 1832
Länge 93 Fuß 6 Zoll
Breite 22 Fuß
Tiefe 11 Fuß 1 Zoll
Tragf. 120 Last
Eigene Rechnung

Reeder: Johann Lange, Vegesack. 1838 Joh. Lange Sohns Wwe., Bremen.

Kapitäne: Joh. Beckmann, Vegesack, und Harm Conrad Lamke, Vegesack.

Das Schiff hatte etwa zehn Mann Besatzung und wurde 1851 nach Brake verkauft.

Friedrich Spengemann, Sonderbare Seefahrt (Seiten 9 und 21), berichtet von diesem Schiff folgendes:

An Bord der Brigg „Active" hatte Kapitän Jan Beckmann seine Frau auf große Fahrt mitgenommen, nachdem er bereits mehrere Reisen in glückhafter Fahrt mit dem Schiff gemacht hatte.

Mit einunddreißig Jahren war Beckmann Kapitän geworden. Sein erstes Schiff war der Schuner „Rio Paquet" (Neubau Ulrichs 12), den er auf Reisen nach Brasilien führte. Zwei Jahre später, 1833, erhielt er vom Reeder Johann Lange in Vegesack die Brigg „Active" zur Führung. Am 10. Mai 1833 musterte die Besatzung, zehn Mann, für eine Reise nach Baltimore an. Sechs Tage später ging die Brigg mit Passagieren und Stückgut als Fracht an Bord von Bremerhaven nach Baltimore im Staate Maryland in See.

Im Sommer 1842 befand sich Kapitän Beckmann mit der „Active" auf einer Reise nach Westindien und erlebte am 7. Mai jenes Jahres in Haiti vor Kap Haytien vor Anker liegend, ein furchtbares Erd- und Seebeben. Das Schiff überstand die Katastrophe gut und erlitt keine Beschädigungen. Kapitän Jan Beckmann berichtete darüber an den Reeder der „Active" nach seiner Rückkehr von dieser Reise am 30. Juni 1842:

Am 6. Mai war ziemlich gutes Wetter. Die Hitze war jedoch fürchterlich. Am 7. Mai morgens war trübe Luft, unerträgliche Hitze und Windstille. Nachmittags vier Uhr fuhr ich mit der Schaluppe und vier Mann im Boot, welches Trinkwasser gefüllt hatte, sofort wieder an Bord. Das Zollhaus und das Packhaus meiner Korrespondenten war bereits verschlossen, und ich ging mit einem schwedischen Kapitän (es mochte fünf Uhr gewesen sein) nach dem Hause seiner Korrespondenten, die wir auch antrafen und in deren Comptoir ich soeben für eine sich auf den nächsten Morgen darbietende schöne Gelegenheit nach Port au Prince einen Brief schreiben wollte. Als ich kaum einige Zeilen geschrieben hatte (es mochte 5 Uhr 20 Minuten sein), spürten wir ein starkes Erdbeben.

Die Steine, womit der Fußboden gepflastert war, wurden in die Höhe geschleudert, und ein entsetzliches Krachen ließ sich vernehmen. Ein jeder der im Comptoir Anwesenden warf die Beschäftigung aus den Händen und eilte der nächsten Tür zu. Sobald ich die Straße erreicht hatte, wandte ich mich nach der dem Hafen zugelegenen Seite und erreichte auch, nachdem vor mir und hinter mir oft Mauern einstürzten und ich über die Trümmer geklettert war, einige leichte Confusionen abgerechnet, glücklich den Hafen. Leider trafen wir kein Fahrzeug, um sofort an Bord zu fahren. Das Wasser war schon um zehn Fuß gestiegen und hatte die Brücke bereits überschwemmt. Man konnte vor lauter Staub fast nichts sehen und hörte auch nichts als ein fortwährendes entsetzliches Krachen vom Einstürzen der Häuser, Paläste und Kirchen. Vom Anfang des Erdbebens mochten nun etwa vier Minuten verflossen sein, und die Erde bewegte sich noch immerfort. Nachdem nun wohl wieder fünf Minuten verflossen waren, verzog sich die ungeheure Staubwolke mehr und mehr, und die Erdbewegungen wurden schwächer. Man gewann jetzt einen Überblick über die Verwüstung. Der Anblick war entsetzlich und ist fast nicht zu beschreiben. Die ganze Stadt Haiti war in einem Augenblick in einen Steinhaufen verwandelt, fast keine einzige Straße war zu erkennen.

Die ganze Wasserseite war mit Schwer- und Leichtverwundeten, Sterbenden und Flüchtenden bedeckt. Man sah auch viele Tote, welche von Steinen zerschmettert waren. Es war herzzerreißend, zwischen den Ruinen verzweifelte Mütter nach ihren Gatten und Kindern rufen zu hören. Von zwei Gefährten, mit denen ich zu Anfang des Erdbebens aus dem Comptoir flüchtete, habe ich nichts weiter gesehen. Dieselben müssen nach meinem Dafürhalten auf der Stelle, wo ich sie zuletzt sah, in dem Augenblick von einer Mauer, die ich, mich umblickend, einstürzen sah, bedeckt und getötet sein. Um etwas nach sechs Uhr (abends) fing die See an wieder zurückzutreten und war bald wieder auf ihrer gewöhnlichen Höhe. Doch war noch immer eine sehr heftige Strömung zu bemerken. Es kamen nun mehrere Boote der im Hafen liegenden Schiffe nach dem Landungsplatz, worunter sich auch mein Boot befand. Wir nahmen in dasselbe von unseren Bekannten und Freunden viel Verwundete und gräßlich Zerschmetterte auf, die wir an Bord fuhren und so gut es sich nur immer tun ließ, verbanden und verpflegten.

Kaum hatten wir mit unserm Boot den Landungsplatz verlassen, als das Wasser wieder so plötzlich zu steigen anfing, daß in einem Nu die Brücke wieder davon bedeckt war.

Dieses Phänomen wiederholte sich kurz nach dem Erdbeben fast von Viertelstunde zu Viertelstunde, so daß sich die Boote nur mit größter Vorsicht der Brücke nähern durften, da der Sturm ungeheuer schwer war und fast jeden Augenblick seine Richtung änderte. Um sechs Uhr holten wir schon die zweiten Boote voll von Schwerverwundeten, worunter sich ein alter Herr befand, welcher vom Balkon seines Hauses gestürzt und schwer verletzt war. Wir fuhren dann noch mehreremale an Land, um Hilfsbedürftige an Bord zu holen und, da alle Hilfe von Wundärzten fehlte, so gut es sich tun ließ, zu verbinden und zu verpflegen, wozu eine vortrefflich gefüllte Medizinkiste uns schöne Dienste leistete. Es kam noch ein Boot mit 16 Personen einer Familie, darunter der alte Herr, dem beide Beine gebrochen und der linke Arm schwer verletzt war. Wir schienten und verbanden, soviel in unseren Kräften stand.

Der Hauptstoß des Erdbebens, welcher die Stadt Haiti in einen Schutthaufen verwandelte, mochte etwa drei Minuten angehalten haben. Die Bewegung war anfangs von unten aufstoßend und dann wellenförmig weiterlaufend. An Bord des Schiffes ist die Erschütterung auch, doch nicht sehr stark, bemerkt worden. Die Ketten, vor welchen die Schiffe vor Anker lagen, machten ein Geräusch, als wenn man bei heftigem Sturmwetter die Anker fallen läßt. Die Stöße dauerten während des Abends am 7. Mai jedoch nur leise fort, nur das Wasser stieg noch immer ganz plötzlich. Der Wind sprang noch immer rund um den Kompaß. Von ganz Haiti ist fast kein Haus stehengeblieben.

Soweit der Bericht des Kapitän Beckmann.

Schiffe, die in Haiti vor Anker lagen – einen ausgebauten Hafen gab es derzeit auf der Insel noch nicht – kamen noch glimpflich bei dieser Katastrophe davon. Die Brigg „Active" blieb unbeschädigt, einige andere Schiffe erlitten nur geringfügigen Schaden.
Frau Beckmann machte auch eine Reise des Schiffes nach Ostindien und anschließend nach Ostasien mit.

Auf dieser Reise machte das Schiff verschiedene Zwischenfahrten nach der chinesischen Küste, den Strait Settlements, den Hafenstädten Hongkong und Shanghai und blieb zwei Jahre vom Heimathafen fort.

Im Jahre 1838 war die Brigg von Joh. Lange in Vegesack an die Firma Joh. Lange Sohns Wwe. in Bremen verkauft worden. Nachdem diese Firma mit der Brigg „Wilhelm Ludwig" vom Jahre 1841 ab Fahrten nach Westafrika eingeleitet hatte, ließ sie als zweites Schiff die „Active" nach der westafrikanischen Küste segeln.

Am 25. Februar 1843 musterte Kapitän Beckmann dreizehn Mann Besatzung für eine Reise nach Westafrika an. Das Schiffchen war nur 120 Roggenlast groß, und die Seefahrt im Nordatlantik und während der Ostindienfahrt um das Kap der guten Hoffnung mag sich, besonders für eine Frau, nicht als angenehme Vergnügungsfahrt angelassen haben. Leider sind Aufzeichnungen von Frau Beckmann über die Ostindienfahrt mit der kleinen Brigg nicht mehr vorhanden.

101 *Galiot*

begonnen am 10. 11. 1832
Stapellauf 26. 3. 1833
Länge 70 Fuß 7 Zoll
Breite 17 Fuß 8 Zoll
Tiefe 8 Fuß 6 Zoll
Tragf. 50 Last
Besteller Kapt. H. v. Harten
Rönnebeck

---

102 *Vollschiff*

THEODOR KÖRNER

Stapellauf 4. 7. 1833
Länge 100 Fuß
Breite 30 Fuß 3 Zoll
Tiefe 19 Fuß
Tragf. 270 Last
Besteller Kapt. Joh. Harenburg

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen. 1857 F. & H. Frerichs, Bremen.

Kapitäne: Joh. Harenburg, Vegesack; J. C. Wilmans, Bremen; Joh. Hohorst, Vegesack; Hermann Otto, Bremen; Carl H. Werner Schierenberg, Vegesack; Joh. Philipp Ide, Bremen; Gerhard Bringemann, Bremen; D. Raschen, Oslebshausen; Martin Fennekohl, Vegesack; Martin Albert Mertens, Bremerhaven.

Das Schiff wurde am 18. Juni 1866 als verschollen erklärt.

---

103 *Kl. Lotsenkutter*

PILOT

Stapellauf 6. 7. 1833
Länge 41 Fuß, Breite 16 Fuß
Tiefe 8 Fuß 10 Zoll

Reeder: Blasius & Imhorst (1/4); Jac. Heinr. Christ. Winckler (1/4); Friedr. Aug. Schilling (1/4); Rickmer Claasen Rickmers (1/4); sämtlich in Bremerhaven. 1847 Blasius & Imhorst.

Kapitäne: Claus Stege, Bremerhaven; Diedr. Werkmeister, Vegesack.

---

104 *Bark*

CONSTITUTION

Stapellauf 7. 11. 1833
Länge 95 Fuß 4 Zoll
Breite 26 Fuß 9 Zoll
Tiefe 16 Fuß 1 Zoll
Tragf. 190 Last
Besteller
Kapt. Friedr. Volckmann

Reeder: H. H. Meier & Co., Bremen (5/6); H. H. Meier Wwe., Bremen (1/6). 1841 H. H. Meier & Co., Bremen. 1843 P. H. Ulrichs, Bremerhaven. 1858 wieder H. H. Meier & Co., Bremen.

Kapitäne: J. F. Volckmann; G. C. Ahlhorn, Bremerhaven; J. F. G. E. G. Thormann, Bremen; Hermann Rothfos, Vegesack; Fr. Gerh. Schelling, Vegesack; J. D. Luth, Bremen; W. Lauer, Bremen; Jürgen Hake, Bremen.

Das Schiff erhielt neunzehnmal den Bremer Seepaß. Es fuhr als Paketschiff zeitweise zwischen Bremen und New York, wurde 1859 in Bangkok verkauft und führte dann die siamesische Flagge, womit es unserem Blickfeld entschwindet.

---

105 *Dampfschiff*

BREMEN

Stapellauf 12. 11. 1833
Länge 21 Fuß 7,5 Zoll
Breite 96 Fuß
Tiefe 8 Fuß 5 Zoll
Tragf. 70 Last
Eigene Rechnung

Das Schiff fuhr als Ersatz für die im Jahre 1833 außer Dienst gestellte „Weser" für Langes eigene Rechnung bis Mai 1838 auf der Weser und war auf Grund der Erfahrungen mit der „Weser" mit allen Neuerungen der Technik damaliger Zeit ausgestattet.
Vergleiche Nr. 129.

---

106 *Bark*

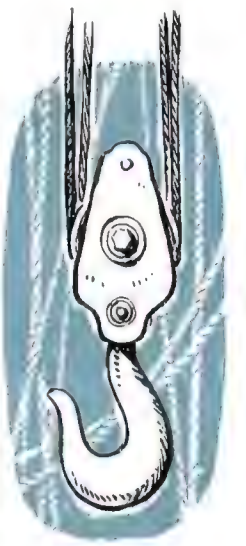
SOPHIE

Stapellauf 12. 2. 1834
Länge 95 Fuß 4 Zoll
Breite 26 Fuß 9 Zoll
Tiefe 16 Fuß 2 Zoll
Tragf. 190 Last
Besteller Kapt. D. H. Dewers

Reeder: J. F. W. Iken & Co., Bremen.

Kapitäne: D. H. Dewers, Vegesack; Joh. Kühlke, Vegesack; Daniel Beenken, Vegesack; Joh. Rathjen, Bremerhaven.

Das Schiff wurde 1851 an F. Balleer verkauft und führte die hannoversche Flagge. Weiteres Schicksal unbekannt.



---

107 *Kahn*

Stapellauf 3. 4. 1834
Länge 53 Fuß, Breite 20 Fuß
Tiefe 6 Fuß
Besteller Borchert Bringmann
Farge

---

108 *Vollschiff*

CLEMENTINE

Stapellauf 20. 8. 1834
Länge 126 Fuß 5 Zoll
Breite 32 Fuß 10 Zoll
Tiefe 19 Fuß 11 Zoll
Tragf. 375 Last
Besteller Kapt. Joh. H. Gaetjen

Reeder: J. F. W. Iken & Co., Bremen.
Kapitäne: Joh. H. Gaetjen, Bremen; Joh. Gesselmann, Bremen; Hinr. Hilken, Vegesack; Joh. Hashagen, Vegesack.

Das Schiff wurde 1850 an Johann Lange verkauft und gesloopt.

109 *Vollschiff*

GUSTAV

Stapellauf 21. 9. 1834
Länge 125 Fuß 3 Zoll
Breite 32 Fuß 4 Zoll
Tiefe 19 Fuß 3 Zoll
Tragf. 353 Last
Besteller Kapt.
Gustav Adolf Heinrich Hintze

Reeder: 1835 Gebrüder Kulenkampff, Bremen (7/8); Benjamin Pearkes (1/8). 1842 Gebrüder Kulenkampff (7/8); Hermann Heinr. Kriege (1/8). 1843 Gebrüder Kulenkampff (1/3); C. A. Heineken & Co. (2/3). 1847 Gebrüder Kulenkampff.

Kapitäne: Gustav Ad. Heinr. Hintze, Vegesack; Heinrich Spilker, Bremen; Hermann Sengstake, Bremen; Carsten Peter Reimers, Bremerhaven; Clemens Norton, Bremen; Hieronymus Ibeling von Sandten, Bremen.

Das Schiff fuhr 1845 als Südseewalfänger (Kapitän Norton). Es wurde 1852 nach auswärts verkauft.

110 *Vollschiff*

COPERNICUS

Stapellauf 17. 3. 1835
Länge 108 Fuß 9 Zoll
Breite 30 Fuß 3 Zoll
Tiefe 17 Fuß 9 Zoll
Tragf. 265 Last
Besteller Kapt. J. A. Harmsen

Reeder: N. Gloystein & Gevekoht in Bremen. 1844 F. J. Wichelhausen, Bremen.

Kapitäne: Hinr. Haesloop, Vegesack; J. Andreas Harmsen, Bremen; A. H. Ahrensfeld, Bremen.

Das Schiff erhielt 1845 zuletzt den Bremer Seepaß.

Ein Bild des Schiffes besitzt das Focke-Museum in Bremen.

111 *Vollschiff*

ELISE

Stapellauf 10. 5. 1835
Länge 108 Fuß 8 Zoll
Breite 30 Fuß 3 Zoll
Tiefe 17 Fuß 8 Zoll
Tragf. 265 Last
Besteller Kapt. Joh. Koch

Reeder: Albers & Köncke, Bremen. 1850 J. D. Köncke Hermanns Sohn (1/2); Hermann Ferd. Henschen (1/2). 1857 J. D. Köncke Hermanns Sohn.

Kapitän: Joh. Koch.

Das Schiff begegnete am 9. November 1856 einem Boot des am 3. November 1856 verunglückten Dampfers „Lyonnais" und hat die 16 darin befindlichen Personen aufgenommen. Es wurde am 19. Juli 1857 nach Christiansand verkauft.

112 *Schuner*

Stapellauf 29. 7. 1835
Länge 78 Fuß 2 Zoll
Breite 20 Fuß 9 Zoll
Tiefe 9 Fuß 5 Zoll
Tragf. 77 Last
Besteller Kapt. Christoffers

---

113 *Vollschiff*

JOHANN FRIEDERICH

Stapellauf 3. 12. 1835
Länge 100 Fuß 3 Zoll
Breite 28 Fuß 6 Zoll
Tiefe 16 Fuß 10 Zoll
Tragf. 210 Last
Besteller F. H. T. Hederich

Reeder: N. Gloystein Söhne, Bremen.

Kapitäne: H. Wieting, Vegesack, und Friedrich Hederich, Bremen.

Das Schiff strandete 1851 und ging total verloren.

Auch von diesem Schiff besitzt das Focke-Museum ein Bild.

---

114 *Bark*

MARIE

Stapellauf 1. 11. 1835
Länge 95 Fuß 9 Zoll
Breite 28 Fuß 5 Zoll
Tiefe 16 Fuß 6 Zoll
Tragf. 200 Last
Besteller Kapt. Claus Ruyter

---

115 *Kahn*

Stapellauf 3. 10. 1835
Länge 53 Fuß 3 Zoll
Breite 12 Fuß 4 Zoll
Tiefe 5 Fuß 8 Zoll
Tragf. 34 Last
Besteller Lür Halenbek
Vegesack

Reeder: 1843 W. A. Fritze & Co., Bremen. 1855 W. A. Fritze & Co., Bremen (1/2); Joh. Achelis, Bremen (1/2).

Kapitäne: Claus Ruyter, Vegesack; Joh. Chr. Bering, Vegesack; Friedrich Ruyter. 1853 Georg Poppe, Vegesack. 1855 Christ. Geerken, Bremen.

Das Schiff wurde am 4. September 1856 zu Arendal, Norwegen, verkauft, nachdem es neunzehnmal den Bremer Seepaß erhalten hatte.

---

116 *Brigg*

COLUMBIA

Stapellauf 5. 12. 1835
Länge 86 Fuß 2 Zoll
Breite 25 Fuß 3 Zoll
Tiefe 13 Fuß 10 Zoll
Tragf. 140 Last
Besteller Matthias Probst

Reeder: 1835 C. L. Brauer & Sohn, Bremen (1/2); Hermann Hagedorn & Sohn, Bremen (1/2). 1838 A. W. Gruner & Söhne, Bremen. 1853 Reinhard Bädecker.

Kapitäne: Mathias Probst, Bremen; Joh. Georg Probst, Vegesack; Joh. Klamp, Bremen; Christoph Osterloh, Bremen. 1853 Conrad Ernst Timmermann, Lesumbrok.

Das Schiff wurde 1857 als „Margaret" in Hamburg verkauft.

---

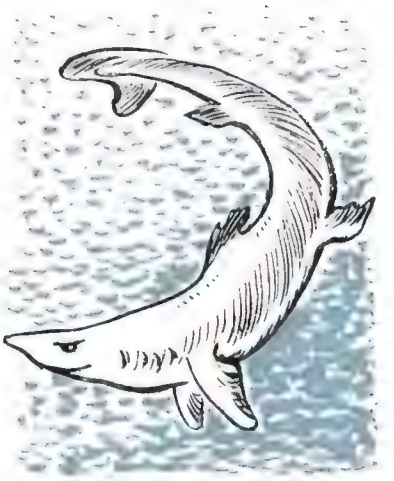
117 *Kleines Schiff (Kuff)*

Stapellauf 11. 6. 1836
Länge 42 Fuß, Breite 14 Fuß 9 Zoll
Tiefe 4 Fuß 9 Zoll
Tragf. 15 Last
Besteller Rasse, Norderney

---

118 *Kahn*

Stapellauf 10. 9. 1836
Länge 43 Fuß, Breite 11 Fuß 2 Zoll
Tiefe 5 Fuß 6 Zoll
Tragf. 22 Last
Besteller Kapt. D. Lamke, Grohn



119 *Kahn*

Stapellauf 10. 9. 1836
Länge 53 Fuß, Breite 21 Fuß
Tiefe 6 Fuß
Tragf. 33 Last
Besteller W. Gesselmann

120 *Brigg*
ESTAFETTE

Stapellauf 12. 9. 1836
Länge 87 Fuß 6 Zoll
Breite 25 Fuß 6 Zoll
Tiefe 11 Fuß 10 Zoll
Tragf. 100 Last
Besteller Fr. Balleer, Stedingen

Reeder: J. A. Gräser, Bremen (1/3); Franz Carl Anton Murtfeld, Bremen (1/3); Frerk Balleer, Bremen (1/3). 1839 J. A. Gräser, Bremen (3/12); F. C. A. Murtfeld, Bremen (3/12); Franz Hermann Schröder, Bremen (6/12). 1851 V. Buttel & Stisser, Bremen (1/3); J. H. Müller & Co., Bremen (1/3); Joh. Nic. Pundsack, Bremen (1/3).

Kapitäne: F. Balleer, Vegesack, H. Balleer, Vegesack; F. H. Schröder, Vegesack; E. C. Wessels, Bremen; D. H. Heyen, Bremen. 1851 Joh. Hoegemann, Vegesack; Diedr. Hoegemann, Lesumbrok.

Das Schiff erhielt am 26. August 1853 zuletzt den Bremer Seepaß.

121 *Bark*
ALFRED

Stapellauf 13. 9. 1836
Länge 94 Fuß, Breite 25 Fuß
Tiefe 15 Fuß 3 Zoll
Tragf. 170 Last
Besteller Kapt. Lafrenz, Hamburg

Reeder: J. C. Godeffroy & Sohn, Hamburg, bis 1855.

Kapitän: J. Lafrenz, Hamburg.

Das Schiff brachte bereits 1850 deutsche Siedler nach Valdivia in Chile.

122 *Schuner*

COMET

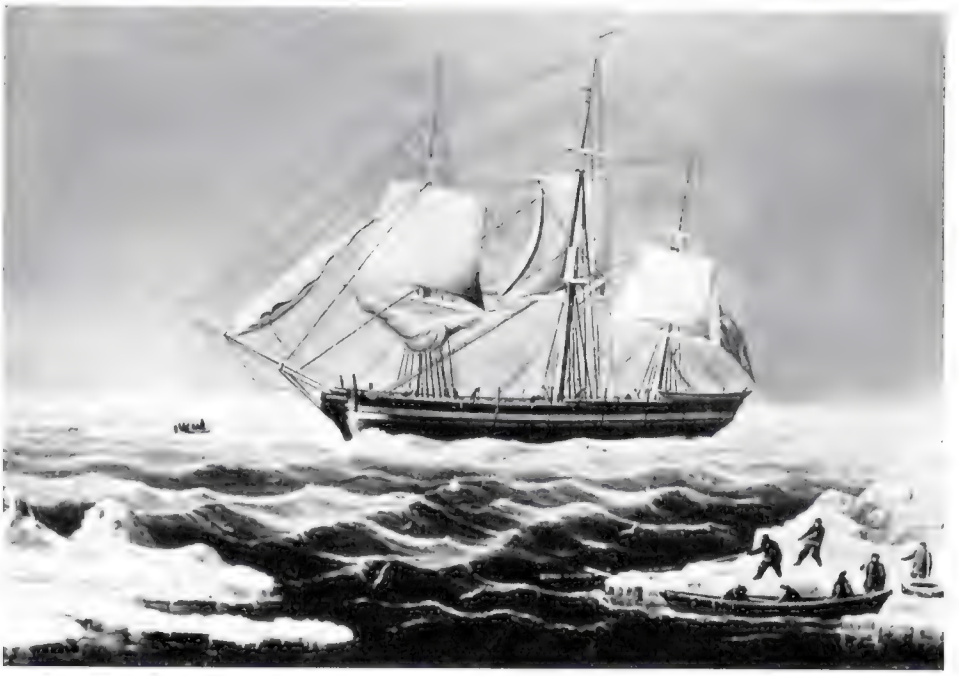
Stapellauf 8. 11. 1836
Länge 80 Fuß 3 Zoll
Breite 22 Fuß 8 Zoll, Tiefe 11 Fuß
Tragf. 88 Last
Besteller Kapt. Joh. Haeslop

Das Schiff fuhr zwischen Bremen und den Mittelmeerhäfen und ist 1843 verschollen.

123 *Vollschiff*

HANNOVER

Stapellauf 18. 2. 1837
Länge 101 Fuß
Breite 29 Fuß 3 Zoll
Tiefe 18 Fuß 2 Zoll
Tragf. 200 Last
Besteller Kommandeur Hinrich Hashagen



Reeder: Grönland-Walfischerei Gesellschaft.

Kapitän (Kommandeur): H. Hashagen, Leuchtenburg, 1837 bis 1842, später G. Lange und Lübbers. Besatzung 55 bis 60 Mann. Das Schiff fuhr unter der hannoverschen Seeflagge, war als Vollschiff getakelt und hat bis 1872 viele erfolgreiche Grönlandfahrten gemacht, rettete die Mannschaft der „Adelheid", die bei Jan Mayen gestrandet war. Es hat 35 Jahre den schwersten Stürmen des nördlichen Eismeeres standgehalten und sich am besten von allen Grönlandfahrern bewährt. Ölgemälde und Modell des Schiffes im Focke-Museum zu Bremen.

124 *Vollschiff*

ANNA

Stapellauf 22. 6. 1837
Länge 100 Fuß
Breite 29 Fuß 4 Zoll
Tiefe 17 Fuß 4 Zoll
Tragf. 200 Last
Besteller Kapt. Jacob Wessels

Reeder: Bis 1843 E. Hoffschlaeger & Co. (2/3); Jacob Wessels (1/3). 1845 D. J. Visser (2/3); Jacob Wessels (1/3). 1853 Lüdering & Co. (1/4); C. Müller & Gloystein (1/4); Jacob Wessels (1/2). 1856 C. Müller & Gloystein (1/2); Jacob Wessels (1/2); sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Jacob Wessels, Bremen; Everhard Wessels, Bremen; Johann Samuel Kortlang, Bremen; Christ. Fr. Evers, Bremen.

Das Schiff wurde 1859 nach Norwegen verkauft.

125 *Vollschiff*

HANSA

Stapellauf 22. 6. 1837
Länge 87 Fuß 2 Zoll
Breite 25 Fuß 7 Zoll
Tiefe 13 Fuß 3 Zoll
Tragf. 125 Last
Besteller Kapt. Joh. Köper

Reeder: B. Grovermann & Co., Bremen (19/48); Hinr. Aug. Wilckens, Bremen (2/48); Joh. Kortlang, Vegesack (12/48); Johann Köper, Vegesack (15/48). 1844 B. Grovermann (23/24); Hinr. Aug. Wilckens (1/24).

Kapitäne: Johann Köper, Vegesack; Heinrich Luies, Vegesack.

Das Schiff erhielt am 24. Juli 1844 zuletzt den Bremer Seepaß.

126 *Schuner*

TELEGRAPH

Stapellauf 22. 6. 1837
Länge 81 Fuß 4 Zoll
Breite 22 Fuß 10 Zoll
Tiefe 11 Fuß 8 Zoll
Tragf. 90 Last
Besteller Kapt. G. D. Ihlder

Reeder: F. Leo Quentell, Bremen (1/32); Joh. Gloystein, Vegesack (5/32); G. D. Ihlder, Vegesack (23/32). 1842 Kapitän Eugen Laun, Bremen.

Kapitäne: G. D. Ihlder, Vegesack. 1841 Hilderich Ihlder, Vegesack. 1842 Eugen Laun, Bremen.

Das Schiff erhielt den letzten Bremer Seepaß am 19. Juli 1843.

---

127 *Brigg*

Stapellauf 13. 9. 1837
Länge 85 Fuß 6 Zoll
Breite 24 Fuß 9 Zoll. Tiefe 13 Fuß
Tragf. 160 Last
Besteller Kapt. Böhn, Hamburg

---

128 *Bark*

PENNSYLVANIA

Stapellauf 20. 3. 1838
Länge 108 Fuß 6 Zoll
Breite 27 Fuß 8 Zoll
Tiefe 16 Fuß 8 Zoll
Tragf. 190 Last
Besteller Kapt. Cord Hohorst

Reeder: H. F. Weinhagen, Bremen (1/2), und A. F. Schaer Wwe., Bremen (1/2).

Kapitän: Cord Hohorst, Vegesack.

Das Schiff erhielt nur zweimal den Bremer Seepaß, zuletzt 1839.

---

129 *Dampfschiff*

BREMEN

Stapellauf 17. 5. 1838
Länge 115 Fuß 11 Zoll
Breite 21 Fuß 11 Zoll
Tiefe 7 Fuß 3 Zoll
Tragf. 60 Last
Besteller Kapt. D. Sammann

Nach Hermann Raschen wurde das Schiff für eigene Rechnung gebaut, als Ersatz für die „Bremen I", die 1838 außer Dienst gestellt wurde.
Vergleiche Nr. 105.

---

130 *Vollschiff (Fregatte)*

OLBERS

Stapellauf 1. 10. 1838
Länge 114 Fuß 3 Zoll
Breite 30 Fuß 9 Zoll
Tiefe 19 Fuß 6 Zoll
Tragf. 300 Last
Besteller Kapt. H. W. Exter

Reeder: F. & E. Delius, Bremen.

Kapitän: H. W. Exter, Bremen.

Das Schiff wurde 1848 in Bordeaux verkauft, nachdem es achtmal den Bremer Seepaß erhalten hatte.

---

131 *Brigg*

JOSEPHINE

Stapellauf 1. 11. 1838
Länge 88 Fuß
Breite 26 Fuß 3 Zoll
Tiefe 15 Fuß 11 Zoll
Tragf. 140 Last
Besteller Kapt. Erich Ruyter

Reeder: H. W. Wilcke & Co., Bremen (3/4); Erich Ruyter, Vegesack (1/4). 1840 H. W. Wilcke & Co., Bremen. 1862 Hinrich Klockgeter, Vegesack.

Kapitäne: Erich Ruyter, Vegesack; B. Sandstedt. 1860 Martin Spille, Vegesack. 1861 Wilhelm Franke, Bremen. 1862 Hinrich Klockgeter, Vegesack.

Das Schiff erhielt sechzehnmal den Bremer Seepaß und ging 1863 verloren.

---

132 *Vollschiff (Fregatte)*

PAULINE

Stapellauf 3. 12. 1838
Länge 109 Fuß
Breite 30 Fuß 3 Zoll
Tiefe 17 Fuß 10 Zoll
Tragf. 260 Last
Besteller Kapt. Jacob Meyer

Reeder: H. H. Meier & Co., Bremen. 1859 Joh. Lange Sohns Wwe. & Co., Bremen. 1862 Gerhard Lange, Bremen (1/2), und Carl Lange Bremerhaven (1/2).

Kapitäne: J. Meyer, Vegesack; F. G. Schelling, Vegesack; C. de Harde, Vegesack; Joh. Wächter, Vegesack; C. Lamke, Vegesack; Lüder Stelljes, Vegesack; T. J. Reichert, Bremen; Martin Hashagen, Vegesack. 1862 Martin Meiners, Vegesack.

Ein Bild des Schiffes besitzt das Focke-Museum in Bremen.

Fr. Spengemann berichtet von dem Schiff in seinem Buch: Reisen der Segelfregatten „Isabella", „Pauline", „Meta" und „Uhland".

Die „Pauline" wurde als Paket- und Auswandererschiff für H. H. Meier & Co. in Bremen erbaut und erhielt den Namen von der Gattin des Teilhabers, Pauline Adami. Zum Stapellauf dichtete der Freund des Hauses Meier, der schwäbische Dichter Gustav Schwab, folgende Verse, die noch überliefert sind:

Das Haus ist ausgebaut, hat weder Dach noch Grund,
Sein Grund, das ist die Woge, der bodenlose Schlund,
Sein Dach, das ist der Himmel, gewölbt in rot und blau,
Taghell und sternengolden und wieder wettergrau.
Der, welcher ins Verborgne des Wassers Tiefen legt,
Ist's, der auf seiner Rechten das Haus allmächtig trägt;
Er heftet ihm wie Flügel gefüllte Segel an,
In seinem Botendienst furcht es den Ozean.
Und so durch Wellenbrausen und so durch Wellenruh
Führt es im Tausch die Schätze getrennten Ländern zu.
Verlaß denn diesen Hafen, den deutscher Fleiß gebaut,
Fort, Schiff, dann in der Weite der Welt dich umgeschaut!
Nicht unser Erstgebornes, doch auch ein liebes Kind.
Sei glücklich auf der Welle, wie deine Brüder sind!
Zu unsres Bremens Ehre, zu deiner Herren Glück,
Mit schwerer Ladung scheide, mit schwerer komm zurück!
Ja, stolz auf deine Flagge, auf deinen Namen stolz,
Werd ein erfahrnes, edles, bewährtes Wogenholz!

Das Schiff hatte eine ungewöhnlich große elegante Kajüte, auf die in einer Anzeige ausdrücklich aufmerksam gemacht wurde. In sechs Reisen brachte das Schiff 788 Passagiere nach New York. Es wurde am 31. Januar 1844 von Johann Lange zurückgekauft, der es aber bereits am 23. April 1844 an Joh. Lange Sohns Wwe. (eine Bremer Firma, die nur zufällig mit Joh. Lange den gemeinsamen Namen hatte) verkaufte. Diese Firma ließ das Schiff hauptsächlich nach Ostindien fahren, bis es am 11. Juli 1863 nach Danzig verkauft wurde und uns damit aus dem Gesichtskreis kommt. Fünfzehnmal erhielt es den Bremer Seepaß.

Es ist noch eine Liste der ersten Besatzung vorhanden, die wir hier folgen lassen in der Annahme, daß Nachkommen oder Angehörige und Bekannte daran interessiert sind:

	geboren		
Joh. G. Lange	1810	Grohn	1. Steuermann
Fr. Frese	1811	Blumenthal-Fähr	2. Steuermann
Th. Asmussen	1800	Grohn	Bootsmann
Conrad Wellmann	1801	Meyenburg	Koch
D. Harbers	1798	Lesum	Steward
D. Christoffers	1819	Farge-Rönnebeck	Matrose
Joh. H. Butt	1801	Neuschönebeck	Matrose
D. Muhle	1821	Vegesack	Matrose
Hans Juersen	1806	Almerade, Vegesack	Matrose
Hinrich Patto	1815	Leuchtenburg	Matrose
Werner Lübsen	1819	Rönnebeck	Matrose
D. Twillmann	1806	Rekum	Matrose
Joh. Mahler	1821	Neuschönebeck	Leichtmatrose
Albert Köster	1821	Rönnebeck	Leichtmatrose
Casper Arfmann	1822	St. Magnus	Leichtmatrose
Martin Schneemann	1817	Neuschönebeck	Leichtmatrose

Ein Steward war für die vielen Passagiere recht wenig. Aber man war damals anspruchsloser und jeder mußte nach Möglichkeit sich selbst helfen.

133 *Vollschiff (Fregatte)*

CASPAR

Stapellauf 28. 2. 1839
Länge 109 Fuß 4 Zoll
Breite 30 Fuß 4 Zoll
Tiefe 18 Fuß 10 Zoll
Tragf. 275 Last
Besteller Kapt. G. H. A. Hintze

Reeder: Gebrüder Kulenkampff, Bremen (7/8); Benjamin Pearkes, Bremen (1/8). 1844 Gebrüder Kulenkampff, Bremen.

Kapitäne: J. H. Spilker, Bremen; Heinrich Klebenhusen, Bremen; Gerhard Nordenholz, Vegesack.

Das Schiff erhielt siebenmal den Bremer Seepaß, zuletzt am 3. Juni 1846.

134 *Vollschiff*

ADLER

Stapellauf 6. 6. 1839
Länge 98 Fuß 5 Zoll
Breite 27 Fuß 8 Zoll
Tiefe 16 Fuß 10 Zoll
Tragf. 190 Last
Besteller Kapt. Gutschow

Reeder: C. L. Brauer & Sohn, Bremen.

Kapitäne: Heinrich Tecklenborg, Bremen; D. Edzard, Bremen; Joh. Hinrich Helmers, Vegesack.

Das Schiff fuhr als Paketschiff zwischen Bremen und New York. Es erhielt vierzehnmal den Bremer Seepaß und ist im Dezember 1855 an der holländischen Küste gestrandet und vollständig verlorengegangen.

135 *Vollschiff*

EMMA

Stapellauf 27. 7. 1839
Länge 110 Fuß
Breite 30 Fuß 8,5 Zoll
Tiefe 18 Fuß 10 Zoll
Tragf. 300 Last
Besteller Kapt. H. Tecklenborg

136 *Vollschiff*

ROLAND

Stapellauf 11. 5. 1839
Länge 88 Fuß 10 Zoll
Breite 26 Fuß 2 Zoll
Tiefe 15 Fuß
Tragf. 130 Last
Besteller
Kapt. Hinrich Steengrafe

Reeder: Sengstak & Co. (1/2); Joh. Kortlang (1/4); Hinr. Steengrafe (1/4). 1842 Hinrich Steengrafe (1/4); Joh. Kortlang (1/4); Joh. Fr. Helmken (1/6); Josias Christ. Müller (1/3); sämtlich in Bremen. 1. Februar 1848 Lange & Grave Alleinbesitzer, verkauften das Schiff am 30. Juni 1849 durch Kapitän Sammann an Edmund Trompowsky in Riga, Kapitän C. Hilgerloh. Die Firma Trompowsky verkaufte das Schiff am 7. September 1849 wieder an Joh. Kortlang, Bremen, und der verkaufte es am 24. Oktober 1849 an G. H. & C. Primavesi in Bremen, die den Namen in „Rafael Arroyo" änderten.

Kapitäne: Hinrich Steengrafe, Vegesack; Hinrich Rathjen, Vegesack; Lüder Wessels, Vegesack; Friedrich Müller, Bremen. 1852 Diedrich Wilhelm Frerichs, Bremen. 1852 Louis Deneken, Bremen.

1856, auf der Reise von Portorico nach Bremen, ist das Schiff verschollen.

137 *Vollschiff*

JOHANN

Stapellauf 13. 8. 1839
Länge 73 Fuß 6 Zoll
Breite 17 Fuß 6 Zoll
Tragf. 50 Last
Besteller Kapt. Johann Pundt

Reeder: J. F. Hagemeyer, Bremen (2/3); Franz Ernst Geisler (1/3). 1844 J. G. Hagemeyer.

Kapitäne: H. Pundt und Friedrich Schulze, Bremen.

Das Schiff erhielt zweimal den Bremer Seepaß, zuletzt 1844.

138

GRAD WESTER

Stapellauf 5. 12. 1839
Länge 81 Fuß

Das Schiff ist in der Langeschen Liste ohne andere Angaben als die der Länge und des Stapellaufes verzeichnet. Der Name ist auffallend und schwer zu erklären. Aus der Schiffahrtsgeschichte ist bekannt, daß im Jahre vorher in England ein großer Raddampfer Aufsehen erregte, mit dem Namen „Great Western". Vielleicht hat ein Kapitän der Unterweser sich den Spaß gemacht, danach seinen kleinen Kahn in einer Art plattdeutscher Umformung „Grad Wester" zu nennen. Es mag auch eine Ungenauigkeit des Schreibers der Liste vorliegen.

Kapitän: Burmann (?).

139 *Vollschiff*

EUROPA

Stapellauf 21. 12. 1839
Länge 110 Fuß
Breite 30 Fuß 2 Zoll
Tiefe 18 Fuß 8 Zoll
Tragf. 300 Last
Besteller
Kapt. Hinrich Homann

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen

Kapitäne: Joh. Hinr. Homann, Bremen; Ezra Fitch, Bremen; John Curn, Bremerhaven; E. Wieting, Vegesack.

Das Schiff fuhr als Südseewalfänger und erhielt siebenmal den Bremer Seepaß, zuletzt 1852.

140 *Brigg*

MARGARETE

Stapellauf 11. 2. 1840
Länge 88 Fuß 2 Zoll
Breite 25 Fuß 8,5 Zoll
Tiefe 13 Fuß 10 Zoll
Tragf. 115 Last
Besteller Kapt. J. G. Klenke

Reeder: J. H. & G. von Lengerke, Bremen. 1844 J. H. & G. von Lengerke, Bremen (1/2); Wilhelm Haas jun., Bremen (1/2). 1847 Lange & Grave, Bremen (1/3); Martin Lange, Vegesack (1/3); Georg Gleistein & Sohn, Vegesack (1/3). 1865: Lange & Grave, Bremen. 1862 Gerhard Lange, Bremen.

Kapitäne: Joh. Gerh. Klenke, Bremen. 1845 Heinrich Lübben, Bremerhaven. 1847 Diedr. Rose, Vegesack; Christoph Lange, Vegesack. 1856 Diedr. Rose, Vegesack. 1860 Wilh. Lauer, Vegesack. 1861 Peter Andreas Timm, Bremerhaven. 1862 Lüder Jachens.

Das Schiff erhielt siebzehnmal den Bremer Seepaß und ging 1865 verloren.

141 *Dampfschiff*

GUTENBERG

Stapellauf 3. 6. 1840
Länge 101 Fuß, Breite 15 Fuß
Tiefe 8 Fuß 3 Zoll
Tragf. 40 Last
Eigene Rechnung

Das Schiff hat von Juli 1840 bis September 1840 auf der Weser verkehrt und war vom September 1840 bis Anfang 1873 in Stade beheimatet.

142 *Vollschiff*

CAROLINE

Stapellauf 11. 6. 1840
Länge 104 Fuß
Breite 29 Fuß 1 Zoll
Tiefe 18 Fuß 6 Zoll
Tragf. 250 Last
Besteller Kapt. J. F. Volkmann

Reeder: F. M. Vietor Söhne, Bremen (4/8); C. L. Brauer & Sohn, Bremen (3/8); Joh. Friedr. Volckmann, Vegesack (1/8).

Kapitäne: J. F. Volckmann, Vegesack. 1845 H. Raschen, Vegesack. 1850 L. Stricker, Vegesack. 1857 H. Raschen, Vegesack.

Vietor Söhne verkauften das Schiff durch Kapitän Lüder Stricker, Vegesack, am 12. August 1848 an Tilman Grommé, St. Petersburg, der verkaufte es am 21. Februar 1850 durch Kapitän Stricker wieder an F. M. Vietor Söhne in Bremen. Am 10. Januar 1860 wurde das Schiff endgültig nach auswärts verkauft, wohin, ist unbekannt.

143 *Vollschiff*

REBECCA

Stapellauf 11. 9. 1840
Länge 110 Fuß
Breite 30 Fuß 3 Zoll
Tiefe 18 Fuß 8 Zoll
Tragf. 280 Last
Besteller Kapt. Daniel Dewers

Reeder: 1843 J. F. W. Iken & Co., Bremen. 1861 Gerhard Lange, Bremen (1/2); Carl Lange, Bremerhaven (1/2).

Kapitäne: Daniel Hinrich Dewers, Vegesack; Hinrich Klockgeter, Vegesack; Daniel Beenken, Vegesack; Fr. Kükens, Vegesack. 1851 Bernhard Heinrich Cassebohm, Vegesack. 1855 Wilhelm Franke, Bremen und B. H. Cassebohm, Vegesack. 1858 Justin Hermann Klugkist, Vegesack; ferner C. H. W. Schierenberg, Vegesack; Bernhard Heinrich Cassebohm, Vegesack; Hermann Heinrich Christoffers, Bremerhaven.

Das Schiff erhielt 22mal den Bremer Seepaß und wurde am 31. August 1865 nach Christiania (Oslo) verkauft.

144 *Leichter*

Stapellauf 19. 10. 1840
Länge 74 Fuß 3 Zoll
Breite 19 Fuß 2 Zoll
Tiefe 10 Fuß 8 Zoll
Tragf. 75 Last
Besteller Kapt. Wilkens

145 *Vollschiff*

LUISE

Stapellauf 17. 3. 1841
Länge 110 Fuß 8 Zoll
Breite 30 Fuß 6 Zoll
Tiefe 18 Fuß 10 Zoll
Tragf. 280 Last
Besteller Kapt. Daniel Steenken

Reeder: Albers & Köncke, Bremen. 1846 J. D. Köncke Hermanns Sohn, Bremen.

Kapitäne: Daniel Steenken, Bremen; Christian Lohmann, Bremen.

Das Schiff erhielt achtmal den Bremer Seepaß und ist am 13. Oktober 1850 an der amerikanischen Küste gestrandet.

146 *Dampfboot*

GUTENBERG

Stapellauf 19. 4. 1841
Länge 112 Fuß
Tiefe 8 Fuß 9 Zoll
Tragf. 44 Last
Eigene Rechnung

Das Schiff verkehrte auf der Weser zwischen Bremen und Bremerhaven. Es fuhr anläßlich der Leichenfeier für den am 29. April 1844 verstorbenen Schiffsbaumeister Johann Lange die Teilnehmer der Trauerfeier von Bremen nach Vegesack und zurück.

---

147 *Vollschiff*

ALBERT

Stapellauf 1. 6. 1841
Länge 112 Fuß 6 Zoll
Breite 31 Fuß 6 Zoll
Tiefe 18 Fuß 10 Zoll
Tragf. 300 Last
Besteller Kapt. Joh. Klockgeter

Reeder: Gebrüder Kulenkampff, Bremen (7/8); Benjamin Pearkes (1/8). 1844 Gebrüder Kulenkampff, Bremen.

Kapitäne: Joh. Klockgeter, Vegesack; D. v. Fritzen, Vegesack; H. Reiche, Bremen. 1854 Remme, Bremen und Joh. C. Meyer, Bremen.

Das Schiff erhielt dreizehnmal den Bremer Seepaß, zuletzt am 2. November 1854.

---

148 *Vollschiff*

MARIANNE

Stapellauf 19. 7. 1841
Länge 114 Fuß
Breite 30 Fuß 3 Zoll
Tiefe 19 Fuß
Tragf. 300 Last
Besteller Kapt. Karl Wieting

Reeder: H. F. Weinhagen (1/2); Anton Fr. Schaer Wwe. (1/2). 1849 H. F. Weinhagen (1/2); Julius Schaer & Co. (1/2); sämtlich in Bremen.

Kapitäne: C. Wieting, Vegesack; Fr. G. Warkmester, Vegesack. 1857 J. Fr. Haesloop, Vegesack.

Das Schiff wurde 1860 nach Norwegen verkauft.

Ein Bild des Schiffes besitzt das Focke-Museum in Bremen.

---

149 *Vollschiff*

KEPLER

Stapellauf 30. 9. 1841
Länge 119 Fuß
Breite 30 Fuß 9 Zoll
Tiefe 19 Fuß
Tragf. 325 Last
Besteller Kapt. Diedrich Krudop

Reeder: N. Gloystein Söhne, Bremen.
1857 F. Möller Söhne, Bremen.

Kapitäne: J. D. Krudop, Vegesack. 1854 Fr. Lankenau, Vegesack. 1855 F. A. Wiegmann, Bremen. 1857 C. H. Hasseldorf, Bremen.

Das Schiff erhielt elfmal den Bremer Seepaß und wurde 1860 nach London verkauft.

---

150 *Kahn*

Stapellauf 26. 10. 1841
Länge 51 Fuß 6 Zoll, Breite 20 Fuß
Tiefe 6 Fuß 2,5 Zoll
Tragf. 32 Last
Besteller Hinrich Schütte

---

151 *Vollschiff*

COLUMBUS

Stapellauf 7. 12. 1841
Länge 112 Fuß
Breite 30 Fuß 3 Zoll
Tiefe 19 Fuß
Tragf. 300 Last
Besteller Kapt. Hinrich Hilken

Reeder: J. F. W. Iken & Co., Bremen.

Kapitäne: Hinrich Hilken, Vegesack. Dettmer Meyer, Vegesack. 1850 Hermann Sanders, Bremen.

Das Schiff ist am 23. November 1851 im Kanal mit einem anderen Schiff zusammengestoßen und am 18. Dezember 1851 verkauft.

---

152 *Vollschiff*

META

Stapellauf 9. 5. 1842
Länge 122 Fuß 6 Zoll
Breite 31 Fuß 2 Zoll
Tiefe 19 Fuß 3 Zoll
Tragf. 300 Last
Besteller Kapt. Jürgen Meyer

Reeder: H. H. Meier & Co., Bremen. 1857 Gerhard Ihlder jr., Bremen (1/2); Hilderich Ihlder (1/2).

Kapitäne: Jürgen Meyer, Vegesack. 1846 C. de Harde, Bremerhaven. 1857 J. Jaburg, Vegesack. 1859 Georg August Th. Hartmann, Bremerhaven.

Das Schiff fuhr als Paketschiff zwischen Bremen und New York und wurde am 13. Januar 1862 nach Arendal verkauft.

Fr. Spengemann gibt uns in seinem Buch: Reisen der Segelfregatten „Isabella", „Pauline", „Meta" und „Uhland" auch von diesem Schiff eine Liste der ersten Besatzung:

	geboren		
Georg Bosse	1816	Burg	1. Steuermann
D. Schütte	1820	Vegesack	2. Steuermann
Arend Stöver	1794	Schönemoor	Bootsmann
Joh. Breden	1810	Lesum	Zimmermann
B. Siedenburg	1810	Deichshausen	Koch
H. Lagemann	1808	Lemwerder	Steward
H. Wätjen	1807	Warfleth	Matrose
F. W. Hohnebein	1817	Ostendorf	Matrose
Hinr. Hashagen	1821	Leuchtenburg	Matrose
Ber. Fortmann	1821	Leuchtenburg	Matrose
Heinr. Semke	1820	Rekum	Matrose
Gerh. Lübsen	1816	Rekum	Matrose
F. Trentwohl	1821	Vegesack	Matrose
Hinr. Wenke	1823	Rekum	Leichtmatrose
Hinr. Fennekohl	1825	Grohn	Leichtmatrose
H. Böning	1819	Deichshausen	Leichtmatrose
H. Buschmann	1822	Lesum	Leichtmatrose
Joh. Zinke	1827	Vegesack	Junge
Lüder Daniels	1829	Quakenbrück	Junge

Hinrich Hashagen, der letzte Kommandeur eines Grönlandfahrers von der Weser, fuhr im Jahre 1842 als Matrose auf der „Meta".

Es wird vor der ersten Reise des Schiffes in einer besonderen Anzeige auf die elegante mit Schlafkammern eingerichtete Kajüte aufmerksam gemacht, denn es war derzeit durchaus nicht selbstverständlich, wie heute, daß Schiffe Kammern und auch für jeden Passagier eine Koje hatten.

---

153 *Vollschiff*

SCHILLER

Stapellauf 9. 7. 1842
Länge 121 Fuß, Breite 31 Fuß
Tiefe 19 Fuß 9 Zoll
Tragf. 340 Last
Besteller Kapt. Johannsen

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Hans Peter Gabriel Johannsen, Vegesack; Claus Bahr, Vegesack.

Das Schiff wurde am 2. März 1861 nach Gotenburg verkauft.

---

154 *Vollschiff*
GOETHE
Stapellauf 3. 11. 1842
Länge 122 Fuß 3 Zoll
Breite 31 Fuß
Tiefe 20 Fuß
Tragf. 340 Last
Besteller Kapt. Joh. H. Homann

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen. 1860 Hinrich Wehmann, Vegesack.

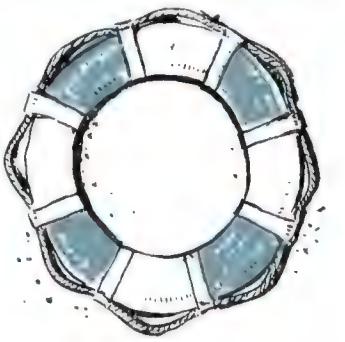
Kapitäne: J. H. Homann, Bremen. 1853 Diedr. Müller, Bremen. 1856 Samuel Henry Austin, Bremerhaven

155 *Brigg*
HERSCHEL
Stapellauf 18. 11. 1843
Länge 97 Fuß 2 Zoll
Breite 23 Fuß 4 Zoll
Tiefe 13 Fuß 6 Zoll
Tragf. 125 Last
Besteller Kapt. Joh. Lamke

Reeder: Joh. Lange, Vegesack. 1847 Lange & Grave, Bremen.

Kapitäne: Joh. Lamke, Vegesack; Hinr. Raschen, Lesumbrok. 1858 Claus Nordenholt, Vegesack.

Das Schiff war nach dem Entdecker des „Uranus", Sir William Herschel, benannt. Es erhielt elfmal den Bremer Seepaß, zuletzt am 8. April 1858, wo es von Bremerhaven nach Havanna segelte. Es war die letzte bei Johann Lange erbaute Brigg.



156 *Schuner*
Stapellauf 18. 3. 1844
Länge 71 Fuß 5 Zoll, Breite 19 Fuß
Tiefe 8 Fuß 11 Zoll
Tragf. 70 Last
Besteller Kapt. F. J. Lucht
Jeringsfer, Amt Aurich

157 *Vollschiff*
LEONTINE
Stapellauf 19. 4. 1844
Länge 131 Fuß
Breite 31 Fuß 9 Zoll
Tiefe 22 Fuß
Tragf. 430 Last
Besteller Kapt. Ariaans

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen. 1860 Joh. Friedr. Arens, Bremen (5/12); J. J. Bornemann, Bremen (3/12), Hermann Renjes, Bremen (4/12).

Kapitäne: Wilh. Ihno Ariaans, Bremen; Carl Hinr. Fechter, Bremen (vor 1854). 1854 Carl L. Deetjen, Bremerhaven. 1860 Hermann Renjes, Bremerhaven.

Es war das bisher größte auf Langes Werft erbaute Schiff und gleichzeitig das letzte, das unter Langes persönlicher Leitung entstanden war. Hiermit übergab Lange das Werk seinen Söhnen und setzte sich zur Ruhe. Aber schon zehn Tage später erlag er einem Schlaganfall. Die „Leontine" wurde am 6. Oktober 1864 nach Norwegen verkauft.

158 *Bark*
MINNA
Stapellauf 22. 9. 1844
Länge 107 Fuß
Breite 27 Fuß 4 Zoll
Tiefe 16 Fuß
Tragf. 230 Last
Besteller Kapt. Joh. Dannemann

Reeder: Faber & Flechter, Bremen.

Kapitäne: Joh. Dannemann. 1850 Joh. Conrad Erdmann, Bremen. 1852: Joh. Hinrich Denker, Bremerhaven.

Das Schiff wurde im Januar 1860 nach auswärts verkauft.

159 *Vollschiff*
NEPTUN
Stapellauf 13. 11. 1844
Länge 111 Fuß
Breite 28 Fuß 9 Zoll
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 205 Last
Besteller Kapt. Ficke Haesloop

Reeder: C. L. Brauer & Sohn, Bremen.

Kapitäne: Ficke Haesloop, Vegesack. 1846 Carl Vespermann, Vegesack. 1852 Christ. Peter Deetjen, Bremerhaven. 1855 Wilhelm Dewers, Vegesack.

Das Schiff wurde am 25. März 1857 nach Schweden verkauft.

160 *Kahn*
Stapellauf 17. 9. 1844
Besteller Hinr. Schulken

161 *Vollschiff (Fregatte)*

DER PREUSSISCHE ADLER

Stapellauf 7. 5. 1845
Länge 118 Fuß
Breite 30 Fuß 1 Zoll
Tiefe 18 Fuß 5 Zoll
Tragf. 300 Last
Besteller J. W. Wendt

Reederei: Die Preußische Seehandlung.

Kapitän: Schütte.

Das Schiff soll für Reisen nach Ostindien und unter einem Holzhause erbaut worden sein, wie das bei Kriegsschiffen damals üblich war. Als das Schiff mit seinen blanken Bronzekanonen im Hamburger Hafen lag, fand es wegen seines schmucken Aussehens allgemeine Beachtung.
Die Armierung des Fregattschiffes „Preußischer Adler", gebaut 1845, bestand aus sechs sechspfündigen Karronaden, vorn stand eine lange um einen Mittelpivot drehbare sechspfündige Kanone, auf beiden Seiten der Hütte (Deckshaus) war eine messingne Drehbasse angeordnet, außerdem waren mehrere „Quäkers", d. h. hölzerne Kanonen, vorhanden. Diese hölzernen Kanonen kamen auch bei den nach dem Mittelmeer segelnden Schunern vor, sie sollten nur von fern dem Schiff das Aussehen starker Bewaffnung geben. Daneben wurden aber auch einige eiserne Kanonen geführt.
Das Schiff besaß an Stelle der Ketten am Vorgeschirr und für die Stander der Gaffeln Drahttauwerk. Auch war dieses Schiff mit Blitzableitern sowie mit eisernen Wassertanks ausgerüstet.

162 *Vollschiff*

ALEXANDER VON HUMBOLDT

Stapellauf 25. 4. 1845
Länge 122 Fuß 8 Zoll
Breite 31 Fuß 1,5 Zoll
Tiefe 20 Fuß
Tragf. 340 Last
Besteller Kapt. Joh. Wächter

Reeder: H. H. Meier & Co., Bremen.

Kapitän: Joh. Wächter, Vegesack.

Das Schiff wurde 1849 in Panama verkauft.

163 *Vollschiff*

BESSEL

Stapellauf 1. 9. 1845
Länge 132 Fuß
Breite 33 Fuß 3,5 Zoll
Tiefe 22 Fuß 2,5 Zoll
Tragf. 490 Last
Besteller Kapt. Hinr. Haesloop

Reeder: N. Gloystein Söhne, Bremen.

Kapitäne: Hinr. Haesloop, Vegesack. 1853 Martin Wenke jr., Vegesack. 1854 H. Haesloop, Vegesack. 1857 J. H. Mahnken, Vegesack.

„Bessel" war 1845 das größte Schiff unter bremischer Flagge. Es erhielt neunmal den Bremer Seepaß und wurde am 23. Juni 1860 nach Tönsberg verkauft.

164 *Dampfboot*

GUTENBERG

Stapellauf 11. 10. 1845
Länge 148 Fuß 3 Zoll
Breite 15 Fuß 6 Zoll
Tiefe 7 Fuß 4 Zoll
Tragf. 50 Last
Eigene Rechnung

Der Flußdampfer „Gutenberg" war das erste vollständig aus Eisen erbaute Schiff der Langeschen Werft. Es bewährte sich und kam 1858 zur Verlängerung um 20 Fuß nochmals auf den Helgen.

165 *Brigg*

SAUSER

Stapellauf 11. 11. 1845
Länge 92 Fuß 2 Zoll
Breite 25 Fuß 3 Zoll
Tiefe 11 Fuß 8 Zoll
Tragf. 135 Last
Besteller Kapt. G. Lange

Reeder: Gustav Smidt (1/2), Joh. Georg Claussen, Bremerhaven (1/2). 1851 Gustav Smidt (1/2); Joh. Georg Claussen (1/4); Carl Joh. Ludw. Hasse (1/4). 1858 Gustav Smidt; mit Ausnahme von Joh. Georg Claussen sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Joh. Gerh. Lange, Vegesack. 1851 Carl Joh. Ludw. Hasse, Bremerhaven. 1853 Barthold Henningsen, Bremerhaven. 1855 Hinrich Stunckel, Bremerhaven. 1856 Barthold Henningsen, Bremerhaven. 1861 Joh. Hinr. Becker, Bremen.

„Sauser" war der Neckname der Tochter des Bürgermeisters Smidt, Mine Smidt. Das Schiff lag den Winter 1855/56 über in Archangelsk und kam erst am 2. Juni 1856 nach Bremen. Am 25. Mai 1857 stieß es mit einer amerikanischen Bark zusammen und lief mit Schaden in Falmouth ein. 1863 wurde das Schiff nach Hamburg verkauft.

---

166 *Vollschiff*

JOHANNES

Stapellauf 10. 3. 1846
Länge 127 Fuß 3 Zoll
Breite 32 Fuß 2 Zoll
Tiefe 19 Fuß 10 Zoll
Tragf. 360 Last
Besteller Kapt. Joh. Klockgeter

Reeder: Gebrüder Kulenkampff, Bremen.

Kapitäne: Joh. Klockgeter, Vegesack; Diedr. von Fritzen, Vegesack.

Das Schiff ging am 5. August 1861 total verloren.

---

167 *Vollschiff*

HERMINE

Stapellauf 29. 4. 1846
Länge 125 Fuß
Breite 31 Fuß 1 Zoll
Tiefe 20 Fuß 4 Zoll
Tragf. 350 Last
Besteller Kapt. Fr. Volckmann

Reeder: Friedr. M. Vietor Söhne, Bremen (3/4); Joh. Friedr. Volckmann, Vegesack (1/4).

Kapitäne: Joh. Fr. Volckmann, Vegesack. 1850 Hinr. Raschen, Vegesack. 1855 Johann Hashagen, Vegesack. 1856 Hinrich Raschen, Vegesack. 1857 Lüder Stricker, Vegesack. 1860 Lüder Stricker, Vegesack. 1861 Joh. Fr. Bruncken, Bremerhaven. 1864 Anton Reinhard Wilms, Bremen.

---

168 *Murderschiff*

Stapellauf 22. 5. 1846
Länge 81 Fuß 6 Zoll
Breite 19 Fuß 8 Zoll
Tiefe 9 Fuß 7 Zoll
Harburger Rechnung

„Murderschiffe" waren Schlickrutscher, also Schiffe mit flachem Boden.

---

169 *Vollschiff*

EMIGRANT

Stapellauf 23. 7. 1846
Länge 123 Fuß 3 Zoll
Breite 32 Fuß 7 Zoll
Tiefe 20 Fuß 1 Zoll
Tragf. 380 Last
Besteller Kapt. Jürgen Meyer

Reeder: H. H. Meier & Co., Bremen.

Kapitäne: Jürgen Meyer, Vegesack; Cornelius Andresen, Vegesack. 1854 Joh. Wessels, Vegesack; Cornelius Andresen.

Das Schiff war in der Paketfahrt nach New York beschäftigt und wurde 1856 nach Norwegen verkauft.

---

170 *Bark*

COLUMBIA

Stapellauf 17. 10. 1846
Länge 117 Fuß
Breite 31 Fuß 2 Zoll
Tiefe 18 Fuß 1 Zoll
Tragf. 320 Last
Besteller
Kapt. Herm. Beuermann

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Hermann Beuermann, Bremen; Sievert Geerken, Bremerhaven. 1854 Hinrich Semcken, Bremerhaven.

Das Schiff wurde 1861 nach Norwegen verkauft, zur Insel Tjöme. Es erhielt dreizehnmal den Bremer Seepaß.

Mehr als 100 Jahre später, 1953, teilte der Auftraggeber unseres Neubaues Nr. 828, des Motortankers „Superior" uns mit, daß sein Urgroßvater bereits ein Schiff besessen habe, das in Vegesack gebaut sei. So hatte man es in dem „Geschlechterbuch der Insel Tjöme", (einer kleinen Insel bei Tönsberg in Norwegen) gelesen.

An Hand der noch vorhandenen alten Akten des Bremer Vulkan und des Staatsarchivs in Bremen konnte festgestellt werden, daß die „Columbia", das von Joh. Lange erbaute Schiff, am 25. April 1861 nach Norwegen verkauft worden war. Der Name des Käufers wurde in den alten Akten leider nicht genannt. Wir wissen jedoch, daß es der Ahn des Bestellers unseres Neubaus Nr. 828 gewesen ist, dessen Nachfahre es selbst in dem alten Buch von Tjöme las. So schenkte noch nach 100 Jahren eine Reederei ihr Vertrauen der Erbauerwerft ihres damaligen Schiffes.

Diese Begebenheit – es ist nur eine von vielen – beweist aufs neue, wie zahlreich und vielseitig die Verbindungen, besonders in der Schiffahrt, zwischen Bremen und dem Norden Europas, und hier wieder mit Norwegen, in alten Zeiten bereits waren. Unser Bild zeigt die „Columbia" nach einem Gemälde von H. Betke, das im Verwaltungsgebäude der Werft hängt.

Ein Bild des Schiffes besitzt auch das Focke-Museum in Bremen.

171 *Vollschiff*

MAGNET

Stapellauf 24. 10. 1846
Länge 111 Fuß 6 Zoll
Breite 27,5 Fuß, Tiefe 15,5 Fuß
Tragf. 200 Last
Besteller Kapt. Hildrich Ihlder

Gebaut für Johann und Carl Lange unter der Firma Johann Lange.

Das Schiff erhielt nur einmal den Bremer Seepaß und wurde nach Angostura verkauft.

Kapitän: Hildrich Ihlder, Vegesack.

172 *Bark*

MAGDALENE

Stapellauf 25. 3. 1847
Länge 113 Fuß 6 Zoll
Breite 29 Fuß 1 Zoll
Tiefe 15 Fuß 4 Zoll
Tragf. 250 Last
Besteller Kapt. Siefert Geerken

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Siefert Geerken, Bremen; Joh. Heinr. Kuhlmann; Gerhard Bremer, Bremen.

Das Schiff wurde 1856 in Genua verkauft und fuhr unter sardinischer Flagge.

173 *Vollschiff*

PRÄSIDENT SMIDT

Stapellauf 5. 5. 1847
Länge 129 Fuß 9 Zoll
Breite 33 Fuß 8 Zoll
Tiefe 20 Fuß 2 Zoll
Tragf. 380 Last
Besteller Kapt. Hinr. Hilken

Reeder: J. F. W. Iken & Co., Bremen. 1860 Hinrich Balleer (1/3); Bernhard Balleer, Burg (1/3); Frerk Balleer, Vegesack (5/24); Carl Vespermann, Vegesack (3/24).

Kapitäne: H. Hilken, Vegesack; H. Sanders, Bremen; Dettmer Meyer, Vegesack. 1858 B. H. Cassebohm, Vegesack. 1860 Hinrich Balleer, Vegesack. 1861 Fr. Georg Warkmester, Vegesack. 1862 Johann Gärdes, Vegesack.

Das Schiff wurde am 6. Februar 1859 in Valparaiso verkauft, 1860 von Balleer zurückerworben und 1864 endgültig nach Norwegen verkauft.

174 *Vollschiff*

UHLAND

Stapellauf 23. 9. 1847
Länge 151 Fuß
Breite 36 Fuß 7,5 Zoll
Tiefe 22 Fuß 2 Zoll
Tragf. 620 Last
Besteller Kapt. Jürgen Meyer

Reeder: H. H. Meier & Co., Bremen.

Kapitäne: Jürgen Meyer, Vegesack; Johann Horstmann, Vegesack. 1850 Joh. Wächter, Vegesack. 1853 Christian Lahusen, Bremerhaven. 1862 F. C. Solteborn, Bremen. 1868 Joh. Höljes, Vegesack.

Das Schiff erregte wegen seiner Größe besonders bei den älteren Kapitänen Aufsehen und vielfach Bedenken. „Uhland" war 1850/51 das bei weitem größte Schiff der bremischen Flotte. Das Schiff wurde in der Paketfahrt nach New Orleans beschäftigt und hatte Einrichtungen zur Beförderung von Passagieren. Es wurde 1879 nach Finnland verkauft und hat noch manch glückliche Reise unter der russisch-finnischen Flagge gemacht.

Der Stapellauf des „Uhland" war für die damalige Zeit ein Ereignis, das wegen der Größe dieses Schiffes etwa gleichzusetzen ist den Stapelläufen der „Bremen" und „Europa" in Bremen und Hamburg im Jahre 1928. Der „Uhland" hatte außer dem Kapitän 28 Mann Besatzung und brachte der Reederei H. H. Meier & Co. in Bremen stets guten Gewinn.

175 *Bark*

EBERHARD

Stapellauf 20. 11. 1847
Länge 129 Fuß
Breite 33 Fuß 10 Zoll
Tiefe 20 Fuß 2 Zoll
Tragf. 400 Last
Besteller Kapt. Chr. Treviranus

Reeder: Gebr. Focke Bremen.

Kapitäne: Chr. Treviranus. 1852 C. F. Wiegmeyer, Bremen. 1856 Christ. Geerken, Bremen. 1858 Chr. Fr. Wiegmeyer, Bremen.

Das Schiff wurde 1862 nach Norwegen verkauft.

---

176 *Dampfboot*

BREMEN

Stapellauf 29. 6. 1847
Länge 172 Fuß
Breite 16 Fuß 0,75 Zoll
Tiefe 8 Fuß
Tragf. 66 Last
Eigene Rechnung

Kapitän: D. Sammann.

Das Schiff war aus Eisen gebaut und verkehrte als Flußdampfer auf der Weser.

---

177 *Vollschiff*

HERDER

Stapellauf 19. 2. 1848
Länge 117 Fuß 6 Zoll
Breite 31 Fuß 2 Zoll
Tiefe 18 Fuß 6 Zoll
Tragf. 320 Last
Besteller
Kapt. Joh. Friedrich von Hagen

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Joh. Fr. von Hagen, Vegesack. 1855 Fr. Kuhlmann, Bremen.

Das Schiff ist am 26. Januar 1857 vor Lissabon bei der Einfahrt in den Tajo gescheitert und verlorengegangen.

---

178 *Dampfboot*

CONCORDIA

Stapellauf 21. 2. 1848
Länge 139 Fuß 2 Zoll
Breite 17 Fuß 3,5 Zoll
Tiefe 8 Fuß 2 Zoll
Besteller Herren in Twielenfleth bei Stade

Kapitän: Bode.

Interessante Daten für die Übergabefahrt nach Twielenfleth: Ab Vegesack 20. April 1848 um 4.10 Uhr. Ankunft in Cuxhaven um 12 Uhr. Ankunft in Twielenfleth um 17 Uhr.

---

179 *Baggerschiff für Convoye*

begonnen am 6. 10. 1847
Stapellauf 16. 3. 1848
Besteller Bremischer Staat

180 *Vollschiff*

WIELAND

Stapellauf 1. 7. 1848
Länge 117 Fuß
Breite 31 Fuß 2 Zoll
Tiefe 18 Fuß 4 Zoll
Tragf. 320 Last
Besteller Kapt. Hermann Henke

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Hermann Henke, Bremen. 1856 Noa Ostermann, Bremen (ertrunken am 9. Januar 1861). 1861 Johann Friedrich Windhorst, Vegesack.

Das Schiff wurde am 23. April 1862 nach Sandefjord verkauft.

---

181 *Vollschiff*

ADMIRAL

Stapellauf 23. 9. 1848
Länge 137 Fuß 6 Zoll
Breite 34 Fuß
Tiefe 20 Fuß 7,5 Zoll
Tragf. 480 Last
Besteller Kapt. Carl Wieting

Reeder: Hermann Fr. Weinhagen, Bremen (1/3); Julius Schaer & Co. (2/3). 1851 Herm. Friedr. Weinhagen (1/3); Julius Schaer & Co., (1/3); Georg Heinr. Wilh. Schaer (1/3).

Kapitäne: 1848 Carl Wieting, Vegesack. 1856 Joh. F. Haeslop, Vegesack; Carl Wieting, Vegesack. 1860 Carl Wieting, Vegesack.

Das Schiff war ein Petroleumclipper und erhielt 1861 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

182 *Bark*

ELBE

Stapellauf 7. 12. 1848
Länge 120 Fuß, Breite 29 Fuß 7 Zoll
Tiefe 16 Fuß
Tragf. 280 Last
Eigene Rechnung

Kapitän: Heydemann.

Das Schiff wurde am 30. November 1848, noch auf Helgen, nach Hamburg und am 7. Februar 1849 nach Bremerhaven verkauft.

---

183 *Vollschiff*

HELENE

Stapellauf 23. 4. 1849
Länge 139 Fuß 6 Zoll
Breite 35 Fuß
Tiefe 21 Fuß 3 Zoll
Tragf. 520 Last
Besteller Kapt. Joh. Fr. Volckmann

Reeder: F. M. Vietor Söhne, Bremen (3/4); Joh. Friedr. Volckmann, Vegesack (1/4).

Kapitäne: Joh. Fr. Volckmann, Vegesack. 1858 F. Bruncken, Bremerhaven. 1860 Hinr. Raschen, Vegesack.

Das Schiff fuhr zeitweise unter russischer Flagge und erhielt am 22. Dezember 1860 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

184 *Kanonenboot*

NR. 9

Stapellauf 22. 3. 1849
Länge 64 Fuß 8 Zoll
Breite 14 Fuß 6 Zoll, Tiefe 6 Fuß
Besteller Die Marineverwaltung der Reichsregierung von 1848

185 *Kanonenboot*

NR. 10

Stapellauf 31. 3. 1849
Länge 64 Fuß 8 Zoll
Breite 14 Fuß 6 Zoll, Tiefe 6 Fuß
Besteller Die Marineverwaltung der Reichsregierung von 1848

Die deutsche Nationalversammlung in der Paulskirche zu Frankfurt am Main beschloß 1848 die Errichtung einer deutschen Kriegsflotte. Die größeren Schiffe wurden alle in England bestellt. Auf deutschen Werften wurden nur einige Kanonenboote erbaut, je zwei bei Ulrichs und bei Lange.
Siehe auch Ulrichs Nr. 24 und 26.

---

186 *Bark*

KOSMOS

Stapellauf 18. 8. 1849
Länge 112 Fuß 6 Zoll
Breite 29 Fuß
Tiefe 16 Fuß 1 Zoll
Tragf. 260 Last
Besteller Kapt. Joh. Horstmann

Reeder: H. H. Meier & Co., Bremen. 1863 Schwoon & Co., Bremerhaven.

Kapitäne: Joh. Horstmann, Vegesack. 1854 Gottfried Wenke, Vegesack. 1855 Hinrich Wessels, Vegesack. 1857 Chr. de Harde, Bremerhaven; Fr. Mauer, Vegesack; Fr. Schulze, Bremen; Ad. Hermann Henrici, Bremerhaven.

Das Schiff erhielt fünfzehnmal den Bremer Seepaß, zuletzt 1866.

---

187 *Vollschiff*

HEINRICH VON GAGERN

Stapellauf 18. 10. 1849
Länge 137 Fuß 6 Zoll
Breite 35 Fuß
Tiefe 20 Fuß 9 Zoll
Tragf. 500 Last
Besteller Kapt. Reimers

Reeder: H. H. Meier & Co., Bremen.

Kapitäne: Ernst Wilhelm Albert Märtens, Bremen; Peter Reimers, Bremerhaven.
Der Stapellauf wurde in Gegenwart des Taufpaten, des Präsidenten der deutschen Nationalversammlung in der Paulskirche in Frankfurt, Heinrich von Gagern, am 18. Oktober, besonders festlich begangen. (Vergleiche Geschichte der Werft, Seite 62.)

Das Schiff wurde in der nordatlantischen Fahrt beschäftigt, war also ein Paketschiff. Es wurde 1862 nach Hamburg verkauft.

---

188 *Vollschiff*

OCEAN

Stapellauf 23. 4. 1850
Länge 131 Fuß
Breite 33 Fuß 4 Zoll
Tiefe 20 Fuß 6 Zoll
Tragf. 440 Last
Besteller Kapt. Janssen

Reeder: J. D. Köncke Hermanns Sohn, Bremen. 1867 Joh. Diedrich Köncke, Bremerhaven.

Kapitäne: Joh. Elias Janssen, Bremen. 1852 Simon August Klöpper, Bremen. 1853 Joh. Hinr. Gätjen, Bremen; 1858 August Klöpper, Bremen. 1864 Berend Gärdes, Vegesack. 1865 H. Riefe und B. Gärdes, Burg. 1867 B. Gärdes, Burg.

Das Schiff, ein Petroleumclipper, wurde 1864 in London verkauft, wurde aber, wahrscheinlich noch im selben Jahr, zurückgekauft und fuhr 1867 noch unter bremischer Flagge.

---

189 *Vollschiff*

AGNES

Stapellauf 1. 6. 1850
Länge 124 Fuß 7,5 Zoll
Breite 29 Fuß 10,5 Zoll
Tiefe 17 Fuß
Tragf. 310 Last
Besteller Kapt. F. G. Schelling

Reeder: H. H. Meier & Co., Bremen.

Kapitän: F. G. Schelling, Vegesack.

Das Schiff war als Paketschiff in der Nordatlantikfahrt beschäftigt und ging am 6. Januar 1860 auf der Reise von Saguinay River (Kanada) nach London verloren.

---

190 *Vollschiff*

NEPTUN

Stapellauf 19. 10. 1850
Länge 131 Fuß 8 Zoll
Breite 33 Fuß 6 Zoll
Tiefe 20 Fuß 6 Zoll
Tragf. 460 Last
Besteller Kapt. Hinrich Hilken

Reeder: J. F. W. Iken & Co., Bremen. 1862 E. Iken & Co., Bremen. 1863 Franz Tecklenborg, Bremen. 1867 Frerk Balleer, Vegesack.

Kapitäne: H. Hilken, Vegesack. 1853 Martin Bahle. Vegesack. 1863 F. A. Brundorf, Vegesack; Joh. Moritz Hirdes, Bremen. 1868 Joh. Hinr. Zinke, Vegesack.

---

191 *Vollschiff*

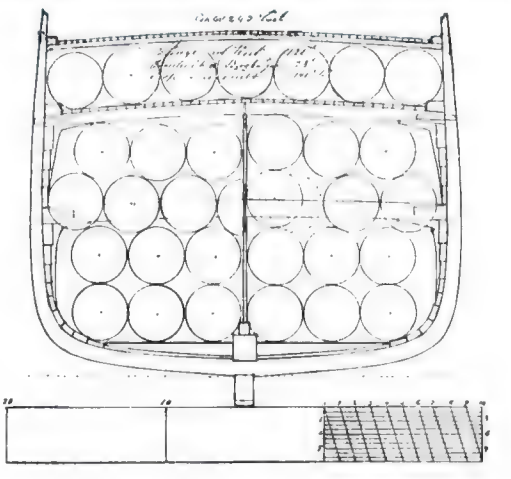
AUGUSTE

Stapellauf 2. 11. 1850
Länge 140 Fuß 6 Zoll
Breite 35 Fuß 1,5 Zoll
Tiefe 21 Fuß
Tragf. 520 Last
Besteller Kapt. Lüdering

Reeder: E. C. Schramm & Co., Bremen.

Kapitäne:
Ed. Theodor Lüdering, Bremen.
1856 Heinr. Ehrichs, Bremen.
1864 Hinr. v. Harten, Vegesack.

Das Schiff fuhr, nach Spengemann, später als Petroleumclipper und erhielt zuletzt den Bremer Seepaß im Jahre 1868.



---

192 *Bark*

COPERNICUS

Stapellauf 16. 4. 1851
Länge 130 Fuß 6 Zoll
Breite 30 Fuß 8 Zoll
Tiefe 16 Fuß 10 Zoll
Tragf. 335 Last
Besteller Kapt. Heinrich Wieting

Reeder: N. Gloystein Söhne, Bremen.

Kapitäne: H. Wieting, Bremerhaven; C. J. H. Rahe, Bremen. 1860 Hermann Mahnken, Vegesack. 1864 J. Haesloop, Vegesack.

193 *Bark*

GANUTE

Stapellauf 17. 3. 1851
Länge 130 Fuß 6 Zoll
Breite 32 Fuß, Tiefe 20 Fuß
Tragf. 433 Last
Englische Rechnung

Kapitän: Barber.

194 *Vollschiff*

HOHENSTAUFEN

Stapellauf 16. 8. 1851
Länge 111 Fuß 6 Zoll
Breite 28 Fuß, Tiefe 15,5 Fuß
Tragf. 220 Last
Besteller Kapt. Lamke

Reeder: Hachez & Müller, Bremen (1/3); H. Lampe (1/3); Harm Conrad Lamke, Vegesack (1/3). 1854 Hachez & Müller (1/3); Conrad Lamke, Vegesack (1/3); Heinrich Lampe (1/6); Eduard Müller (1/6). 1860 Hachez & Müller (1/3); Lampe & Müller (1/3); Conrad Lamke (1/3). 1863 Hachez & Müller (1/3); Lampe & Müller (1/3); Friedr. Volckmann, Vegesack (1/3).

Kapitäne: Harm Conrad Lamke, Vegesack. 1854 Simon Albrecht Poppe, Bremen; Harm Conrad Lamke, Vegesack. 1860 Conrad Lamke. 1861 Joh. Hinrich Lamke, Vegesack.

Das Schiff wurde 1866 nach Norwegen verkauft.

195 *Vollschiff*

HUMBOLDT

Stapellauf 9. 9. 1851
Länge 137 Fuß 3 Zoll
Breite 33 Fuß 8 Zoll
Tiefe 20 Fuß 9 Zoll
Tragf. 469 Last
Besteller Kapt. Beenken

Reeder: J. F. W. Iken & Co., Bremen. 1862 E. Iken & Co., Bremen. 1863 Gerhard Lange, Bremen.

Kapitäne: Dan. Beenken, Vegesack. J. F. Dannemann, Bremen; C. H. W. Schierenberg, Vegesack. 1863 M. Fennekohl, Vegesack.

Das Schiff ging 1865 verloren.

196 *Vollschiff*

ARNOLD BÖNINGER

Stapellauf 1. 5. 1852
Länge 165 Fuß 6 Zoll
Breite 35 Fuß, Tiefe 21 Fuß 9 Zoll
Tragf. 630 Last
Besteller Kapt. Meyer

Reeder: Das Tabakhaus Böninger in Duisburg, später D. Schilling in Vegesack, der das Schiff in „Jason" umtaufte und 1880 nach Norwegen verkaufte. Petroleumclipper. Neuer Name „Vikingen".

197 *Vollschiff*

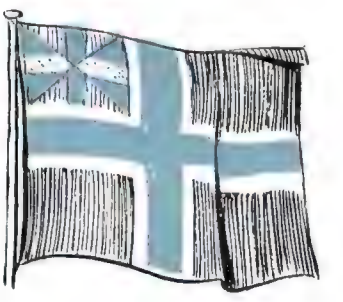
GUSTAV

Stapellauf 28. 8. 1852
Länge 133 Fuß
Breite 32 Fuß 8 Zoll
Tiefe 19 Fuß 10 Zoll
Tragf. 438 Last
Besteller Kapt. v. Sandten

Reeder: Gebrüder Kulenkampff, Bremen.

Kapitäne: Hieronymus Ebeling von Sandten, Bremen. 1858 Christ. Geerken, Bremen; J. C. H. Nienaber, Bremen. 1862 W. Eberhard Callin, Bremen.

Das Schiff wurde im Dezember 1866 nach Norwegen verkauft.



198 *Schuner*

Stapellauf 15. 5. 1852
Länge 76 Fuß 2 Zoll
Breite 19 Fuß 6 Zoll
Tiefe 8 Fuß 11 Zoll
Besteller Kapt. J. Tammen

199 *Ems-Zollkreuzer*

Stapellauf 24. 5. 1852
Länge 47 Fuß, Breite 14 Fuß 6 Zoll
Tiefe 6 Fuß 4 Zoll

---

200 *Vollschiff*

SOPHIE

Stapellauf 16. 10. 1852
Länge 100 Fuß
Breite 26 Fuß 5 Zoll
Tiefe 14 Fuß 8 Zoll
Besteller Kapt. Wilhelm Frank

Reeder: J. F. W. Iken & Co., Bremen. 1854 Anton Papendiek (1/3); Carl Wessels (1/2); Hermann Wessels (1/6).

Kapitäne: Wilhelm Frank, Bremen. 1854 Carl Wessels, Bremen. 1856 Georg Heinr. Ernst Horn, Bremen.

Das Schiff wurde am 2. Mai 1857 in Genua verkauft.

---

201 *Bark*

BLÜCHER

Stapellauf 12. 3. 1853
Länge 133 Fuß 3 Zoll
Breite 32 Fuß 6 Zoll
Tiefe 19 Fuß 11 Zoll
Tragf. 440 Last
Besteller Kapt. Joh. E. Janssen

Reeder: J. D. Köncke Herm. Sohn, Bremen.

Kapitäne: Joh. E. Janssen, Bremen. 1855 Aug. Klöpper, Bremen.

Das Schiff strandete 1858 vor Sunderland und ging total verloren.

---

202 *Bark*

ADONIS

Stapellauf 5. 5. 1853
Länge 128 Fuß 6 Zoll
Breite 31 Fuß 6 Zoll
Tiefe 18 Fuß 10 Zoll
Tragf. 367 Last
Besteller Exter

Reeder: F. Reck & Co., Bremen (1/4); Heinr. Wilh. Exter, Bremen (1/4); Otto Bosse, Bremen (1/4); Joh. Arnold Ellert, Bremen (1/4).

Kapitän: Diedrich Bosse, Bremen.

Das Schiff ist 1859 an der Küste von New Jersey unweit Long Branch gestrandet und verlorengegangen.

---

203 *Vollschiff*

MINERVA

Stapellauf 5. 9. 1853
Länge 154 Fuß
Breite 35 Fuß 3 Zoll
Tiefe 21 Fuß 1,5 Zoll
Tragf. 555 Last
Besteller Kapt. E. Wieting

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: E. Wieting, Vegesack.

Das Schiff ist unweit der Mündung des Delaware gestrandet und total verlorengegangen.

---

204 *Vollschiff*

WESER

Stapellauf 15. 11. 1853
Länge 126 Fuß 6 Zoll
Breite 30 Fuß
Tiefe 15 Fuß 1 Zoll
Tragf. 291 Last
Besteller Kapt. Vespermann

Reeder: C. L. Brauer & Sohn, Bremen.

Kapitäne: Carl Vespermann, Vegesack, 1853, 1854, 1855, 1857. 1854 W. Dewers, Vegesack. 1856 H. G. Onken, Bremerhaven. 1859 Bartholdus Schnibbe, Vegesack. 1866 Hinrich Behrens, Vegesack.

Das Schiff erhielt 1866 zuletzt den Bremer Seepaß.

---

205 *Vollschiff*

EUROPA

Stapellauf 25. 4. 1854
Länge 154 Fuß 2 Zoll
Breite 35 Fuß 1,5 Zoll
Tiefe 21 Fuß 2 Zoll
Tragf. 555 Last
Besteller Kapt. Ariaans

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen. 1867 Franz Tecklenborg, Bremen. 1867 Joh. Fr. Arens, Bremen (1/2); Franz Wilhelm Philipp August Pichler, Bremen (1/2).

Kapitäne: W. Ihno Ariaans, Bremerhaven. 1861 B. von Hagen, Vegesack. 1867 Hermann Sanders, Bremen; Franz Wilhelm Philipp August Pichler, Bremen.

---

206 *Vollschiff*

LINA

Stapellauf 27. 5. 1854
Länge 123 Fuß
Breite 28 Fuß 4 Zoll
Tiefe 16 Fuß
Tragf. 284 Last
Besteller Kapt. M. Probst

Reeder: Carl August Koch (3/4); Mathias Probst (1/4). 1856 Carl August Koch (3/4); Joh. Daniel Probst Math. Sohn (1/4). 1858 C. M. Koch & Visser (3/4); Joh. Dan. Probst (1/4); sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Mathias Probst, Bremen. 1865 Joh. Hinr. Meyer, Vegesack.

Das Schiff ging am 29. August 1859 vor Swatow (China) total verloren.

---

207 *Dampfboot*

SIMSON

Stapellauf 14. 6. 1854
Länge 117 Fuß
Breite 23 Fuß 3 Zoll
Tiefe 11 Fuß 6 Zoll
Besteller Kapt. Schwarz

Reeder: Das Schiff war zunächst für eigene Rechnung gebaut, später besaß es der Norddeutsche Lloyd in Bremen.

Kapitän: Schwarz.

Wenn von bemerkenswerten Fahrzeugen, welche die Langesche Werft erbaute, die Rede ist, so darf der 1854 erbaute eiserne Dampfer „Simson" nicht vergessen werden.

Das Schiff, das sich wegen seiner starken Bauart als Schlepp- und Bergungsschiff, aber auch als Eisbrecher bewährte, hat mehr als 40 Jahre lang im Küstendienst des Norddeutschen Lloyd gestanden. Es war mit einer starken Maschine ausgerüstet, die 1884 erneuert wurde und 150 PS leistete. Das Schiff, das auch Gorch Fock in seinem „Blinkfüer" rühmend erwähnt, hat in mancher Sturmnacht tapfer seinen Dienst getan und viele Schiffe aus Seenot geborgen. Als starker Schlepper hat der „Simson" auch manchen Lastkahn sicher nach Hamburg und zurückgebracht. Der „Simson" wurde am 11. Dezember 1875, bei der sogenannten „Thomaskatastrophe", der Bombenexplosion vor dem Lloyddampfer „Mosel" in Bremerhaven, stark beschädigt.

Das Schiff ist später verschiedentlich umgebaut und erst 1933 verschrottet worden.

---

208 *Vollschiff*

ROLAND

Stapellauf 7. 9. 1854
Länge 140 Fuß 8 Zoll
Breite 34 Fuß 8 Zoll
Tiefe 20 Fuß 6 Zoll
Tragf. 479 Last
Besteller Kapt. Heinrich Reiche

Reeder: Gebrüder Kulenkampff, Bremen.

Kapitäne: Heinrich Reiche, Bremen. 1859 H. H. Wicke, Bremen. 1863 F. A. Wiegmann, Bremen.

Das Schiff ging im November 1865 an der Küste von Java verloren.

209 *Vollschiff*

D. H. WÄTJEN

Stapellauf 20. 3. 1855
Länge 200 Fuß 3 Zoll
Breite 39 Fuß, Tiefe 22 Fuß 2 Zoll
Tragf. 860 Last
Besteller Kapt. J. H. Homann

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Hermann Bätjer, Bremen; Adolf Jülicher, Bremen.

Das Schiff verbrannte am 19. August 1866 in New York.

---

210 *Vollschiff*

THERESE

Stapellauf 19. 3. 1855
Länge 137 Fuß 3 Zoll
Breite 30 Fuß 8 Zoll
Tiefe 17 Fuß 2 Zoll
Tragf. 362 Last
Besteller Kapt. Carl Hohorst

Reeder: Wilhelm Stisser & Co., Bremen (3/8); Reinh. Wilh. Bädecker (3/8); Carl Hohorst (2/8).

Kapitäne: Carl Hohorst, Vegesack. 1863 Stoffer Christoffers, Vegesack. 1865 Carl Hohorst, Vegesack, und Stoffer Christoffers, Vegesack.

Das Schiff wurde 1864 nach Rußland verkauft, 1865 von Stisser zurückgekauft und 1868 nach Norwegen verkauft.

---

211 *Vollschiff*

DUISBURG

Stapellauf 20. 2. 1856
Länge 177 Fuß, Breite 36 Fuß
Tiefe 21 Fuß 9 Zoll
Tragf. 692 Last
Besteller Arnold Böninger
Duisburg

Reeder: Carl Lange.

Kapitän: Bis 1856 E. Höljes.

Das Schiff wurde für Rechnung Carl Lange erbaut, aber bereits im August 1856 von dem Duisburger Tabakhaus Arnold Böninger gekauft. Es verkehrte zwischen Rotterdam und Baltimore, führte 1857 eine Reise nach Java, 1858 eine Reise nach Australien durch, wurde Anfang der achtziger Jahre nach Norwegen verkauft und 1900 wrack.
Letzter Reeder: G. A. Andresen, Christiania.

---

212 *Vollschiff*

ARRACAN

Stapellauf 3. 6. 1856
Länge 157 Fuß 5 Zoll
Breite 34 Fuß, Tiefe 21 Fuß
Tragf. 565 Last
Besteller A. Behn, Hamburg

Reeder: August Behn, Hamburg, bis 1876.

Das Schiff wurde in der Singapor-Chinafahrt beschäftigt.

---

213 *Vollschiff*

ATLANTIC

Stapellauf 2. 8. 1856
Länge 122 Fuß 10 Zoll
Breite 32 Fuß 2,5 Zoll
Tiefe 18 Fuß 7 Zoll
Tragf. 377 Last
Besteller Kapt. Davidson, Norw.

---

214 *Vollschiff*

IRIS

Stapellauf 20. 8. 1856
Länge 136 Fuß 3 Zoll
Breite 31 Fuß 1 Zoll
Tiefe 15 Fuß 3 Zoll
Tragf. 332 Last
Besteller Kapt. C. P. Deetjen

Reeder: C. L. Brauer & Sohn, Bremen.

Kapitäne: Christian Peter Deetjen, Bremerhaven. 1865 H. Schütte, Vegesack.

Das Schiff erhielt viermal den Bremer Seepaß, zuletzt 1865.

215 *Schuner*

THEMIS

Stapellauf 4. 10. 1856
Länge 122 Fuß 6 Zoll
Breite 24 Fuß 2 Zoll
Tiefe 12 Fuß 2 Zoll
Tragf. 153 Last
Besteller Kapt. Trentwehl

Reeder: Martin Lange in Vegesack.

Kapitäne: Friedrich Trentwehl, Vegesack. 1858 Arend Schütte, Vegesack; H. Bornemann, Vegesack.

Das Schiff ging am 17. Januar 1867 im Hafen von Hongkong durch Explosion total verloren.

216 *Bark*

CONCORDIA

Stapellauf 25. 2. 1857
Länge 130 Fuß 10 Zoll
Breite 30 Fuß 3 Zoll
Tiefe 16 Fuß 9 Zoll
Tragf. 324 Last
Besteller Droste & Heymann

Reeder: Droste & Heymann, Bremen.

Kapitäne: Joh. Wessels, Vegesack und Meyer, Vegesack.

Das Schiff segelte am 3. April 1860 von Akyab nach Bremen und ist, als es dort bis Januar 1861 nicht angekommen war, als verschollen erklärt worden.

217 *Vollschiff*

GAUSS

Stapellauf 11. 4. 1857
Länge 152 Fuß, Breite 34 Fuß 6 Zoll
Tiefe 18 Fuß 6 Zoll
Tragf. 481 Last
Besteller N. Gloystein Söhne

Reeder: N. Gloystein Söhne, Bremen. 1866 Everhard C. Delius & Co., Bremen.

Kapitän: 1859 Heinrich Wieting, Bremerhaven.

218 *Vollschiff*

INDUSTRIE

Stapellauf 8. 7. 1857
Länge 134 Fuß, Breite 31 Fuß 4 Zoll
Tiefe 18 Fuß 3 Zoll
Tragf. 393 Last
Besteller Kapt. Arend Hilken

Reeder: Anton Papendieck (3/8); Arend Hilken, Vegesack (2/8), Lüder Stelljes, Vegesack (1/8); Joh. Raschen, Vegesack (1/8); Hinr. Wehmann, Vegesack (1/8).

Kapitäne: Arend Hilken, Vegesack. 1862 Hermann Haltermann, Vegesack.

219 *Vollschiff*

CARL

Stapellauf 2. 12. 1857
Länge 181 Fuß 6 Zoll
Breite 36 Fuß 6 Zoll
Tiefe 23 Fuß
Tragf. 746 Last
Besteller Kapt. E. Lüdering

Reeder: E. C. Schramm & Co., Bremen.

Kapitäne: E. Lüdering, Bremen. 1861 Hinr. von Harten, Vegesack. 1862 Fr. Otten, Bremen; ferner sollen auch die Kapitäne Bokelmann und Hashagen das Schiff geführt haben.

Das Schiff fuhr als Petroleumclipper und wurde 1888 nach Fiume verkauft.

Friedrich Spengemann: Stärker als Sturm und See, gibt einen Bericht des Kapitäns über eine Rettungstat des Schiffes wieder:

Das Schiff rettete am 9. September 1877 die Mannschaft der „Emily Augusta", die, mit einer Ladung Holz von St. John nach Liverpool bestimmt, sich in sinkendem Zustande befand. Die wild und hochlaufende See brandete furchtbar über das Schiff hinweg. Die Mannschaft, erschöpft, ließ, als wir uns in der Nähe des sinkenden Schiffes befanden, ein Boot zu Wasser, welches sich in einiger Entfernung von unserem Schiff halten mußte, um durch die schweren Seen nicht längsseit geschlagen zu werden. Die Besatzung bat mich, sie aufzunehmen. Ich sandte ein Boot, um mich von dem hilflosen Zustand des Engländers zu überzeugen. Inzwischen war es der Mannschaft der „Emily Augusta" gelungen, ein zweites Boot zu Wasser zu bringen, in dem die Mannschaft das Wrack verließ. Die Leute waren genötigt, sich mittels eines an der Rossrah befestigten Taues hinüberzuschwingen und sich dann in die See fallenzulassen, worauf sie durch die im Boot befindliche Mannschaft aufgenommen wurden. Nachdem die ganze Mannschaft der „Emily Augusta", Kapitän, drei Steuerleute und 21 Seeleute, an Bord gelangt und übernommen worden waren, verließen wir das zwischen Wind und Wellen treibende Wrack und setzten unsere Reise bei hohem Seegang fort.
Mehrere Male wurde das Wrack noch von anderen Schiffen gesichtet, trieb einen vollen Monat und vielleicht noch länger auf der See und machte die Schiffahrt unsicher, bis endlich ein schwerer Sturm das Zerstörungswerk ganz vollendete und die See die letzten Planken des Schiffes auseinander riß.

220 *Bark*

FORTUNA

Stapellauf 23. 3. 1858
Länge 137 Fuß 4 Zoll
Breite 32 Fuß 5 Zoll
Tiefe 15 Fuß 2 Zoll
Tragf. 352 Last
Besteller Kapt. W. Dewers

Reeder: C. Brauer & Sohn, Bremen.

Kapitäne: W. Dewers, Vegesack; Joh. H. Gätjen 1861. 1862 Christ. Georg Wilh. Franke. 1865 J. P. G. Freytag.

Das Schiff ist im Dezember 1868 bei Galveston gestrandet und total verlorengegangen.

221 *Kratzmaschine (Bagger)*

Stapellauf 26. 10. 1858
Länge 42 Fuß 3 Zoll, Breite 21 Fuß
Tiefe 3 Fuß 5 Zoll
Besteller
Hafenbauverwaltung Bremerhaven

222 *Vollschiff*

GÖSCHEN

Stapellauf 31. 3. 1859
Länge 164 Fuß 4 Zoll
Breite 39 Fuß 4 Zoll
Tiefe 23 Fuß 3 Zoll
Tragf. 780 Last
Besteller Kapt. D. Probst

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Johann Daniel Probst, Bremen; Diedrich Hein, Bremen; Eldert Deetjen.

Das Schiff lud auf der ersten Reise in New-Orleans 3500 Ballen Baumwolle. 1894 wurde es nach Swinemünde verkauft.

223 *Murderschiff*

Stapellauf 31. 5. 1859
Länge 61 Fuß 7 Zoll
Breite 15 Fuß 10,5 Zoll
Tiefe 5 Fuß 6 Zoll
Besteller
Hafenbauverwaltung Bremerhaven

„Murderschiffe", „Mudderschiffe" waren Schlickrutscher, also Schiffe mit sehr flachem Boden.

224 *Murderschiff*

Stapellauf 8. 7. 1859
Länge 61 Fuß 7 Zoll
Breite 15 Fuß 10,5 Zoll
Tiefe 5 Fuß 6 Zoll
Besteller
Hafenbauverwaltung Bremerhaven

225 *Vollschiff*

WILLI

Stapellauf 5. 5. 1860
Länge 125 Fuß 6 Zoll
Breite 26 Fuß, Tiefe 11 Fuß 3 Zoll
Tragf. 180 Last
Besteller Kapt. Hagemann

Reeder: Gustav Smidt, Bremen (1/2); Leopold Hagemann, Bremen (1/2).

Kapitäne: Leopold Hagemann, Bremen. 1866 H. Rohkar, Bremen.

Das Schiff ging 1861 bei Singapore verloren.

226 *Vollschiff*

SENATOR IKEN

Stapellauf 18. 7. 1860
Länge 186 Fuß
Breite 39 Fuß 3 Zoll
Tiefe 23 Fuß 3 Zoll
Tragf. 857 Last
Besteller J. F. W. Iken & Co.

Reeder: 1860 J. F. W. Iken & Co. 1862 E. Iken & Co., Bremen. 1863 Siedenburg, Wendt & Co. (1/4); Warncken & Sohn (1/4); Holler & Grote (1/4); Herm. Georg Rodewald (1/8); Nicolaus Dannemann (1/8).

Kapitäne: 1860 Daniel Beenken, Vegesack. 1861 Carl Heinrich Werner Schierenberg, Vegesack. 1863 Nicolaus Dannemann, Bremen. 1867 Berend Schumacher.

227 *Bark*

KEPLER

Stapellauf 6. 2. 1861
Länge 117 Fuß
Breite 28 Fuß 3 Zoll
Tiefe 13 Fuß 8 Zoll
Tragf. 230 Last
Besteller Kapt. Hinr. Balleer

Reeder: Hinrich Balleer, Vegesack (1/3); Frerk Balleer, Vegesack (1/3); Bernhard Balleer, Burg (1/3). 1863 Hinr. Balleer (13/16); Hinrich Lankenau (2/16); Christ. Vespermann (1/16).

Kapitäne: 1861 Hinr. Balleer, Vegesack. 1862/67 H. Lankenau.

Das Schiff hatte 14 Mann Besatzung und wurde 1891 als verschollen erklärt.

228 *Bark*

FREYA

Stapellauf 18. 4. 1861
Länge 130 Fuß 4 Zoll
Breite 32 Fuß 3 Zoll
Tiefe 17 Fuß 9 Zoll
Tragf. 360 Last
Besteller Arnesen, Hamburg

229 *Bark*

OTILIA

Stapellauf 6. 6. 1861
Länge 120 Fuß 6 Zoll
Breite 30 Fuß 7 Zoll
Tiefe 15 Fuß 6 Zoll
Tragf. 257 Last
Besteller Kapt. Rudstadt

230 *Vollschiff*

CAROLINE

Stapellauf 31. 10. 1861
Länge 150 Fuß 2 Zoll
Breite 36 Fuß 6 Zoll
Tiefe 22 Fuß 6 Zoll
Tragf. 573 Last
Besteller Kapt. L. Stricker

Reeder: Joh. Lange, Vegesack. 1861 Friedr. M. Vietor Söhne, Bremen (3/4); Joh. Friedr. Volckmann, Vegesack (1/4).

Kapitäne: 1861 Lüder Stricker, Vegesack. Ferner soll Kapitän A. Muckel das Schiff zeitweise geführt haben.

Das Schiff fuhr als Petroleumclipper und wurde 1884 nach Norwegen verkauft.

---

231 *Schuner*

WILLY

Stapellauf 2. 11. 1861
Länge 125 Fuß 8 Zoll
Breite 26 Fuß 6 Zoll
Tiefe 11 Fuß 5 Zoll
Tragf. 183 Last
Besteller Kapt. Hagemann

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Senke; F. Hirdes.

---

232 *Bark*

AGNES

Stapellauf 10. 6. 1862
Länge 154 Fuß 3 Zoll
Breite 36 Fuß 10 Zoll
Tiefe 21 Fuß 6 Zoll
Tragf. 561 Last
Besteller Kapt. Senke

Reeder: Siedenburg, Wendt & Co., Bremen (1/4), J. F. Lehmkuhl, Bremen (1/4); F. A. Schumacher, Bremen (1/6); Bernhard Steengrafe, Vegesack (1/3).

Kapitäne: 1862 Bernhard Steengrafe, Vegesack. 1866 B. von Foris. 1868 B. Steengrafe, Vegesack.

---

233 *Schuner*

CHARLOTTE

Stapellauf 12. 7. 1862
Länge 127 Fuß 2 Zoll
Breite 27 Fuß 8 Zoll
Tiefe 12 Fuß 8 Zoll
Tragf. 212 Last
Besteller Kapt. B. Steengrafe

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Joh. Friedr. Windhorst, Vegesack. 1865 Hermann Diedrich Bormann, Bremen. 1867 Nicolaus Bernhard Wiards Dirksen, Bremen.

Das Schiff wurde 1864 nach St. Petersburg verkauft, 1865 von D. H. Wätjen wieder zurückgekauft. Das weitere Schicksal des Schiffes blieb uns unbekannt.

---

234 *Bark*

WIELAND

Stapellauf 8. 9. 1862
Länge 104 Fuß 4 Zoll
Breite 32 Fuß 4 Zoll
Tiefe 17 Fuß 8 Zoll
Tragf. 400 Last
Besteller Kapt. Joh. Fr. Windhorst

---

235 *Lotsenschoner*

WESER

Stapellauf 16. 10. 1862
Länge 72 Fuß 3 Zoll
Breite 20 Fuß
Tiefe 8 Fuß 10 Zoll
Tragf. 75 Last

---

236 *Bark*

MARCO POLO

Stapellauf 3. 3. 1863
Länge 140 Fuß 4 Zoll
Breite 32 Fuß
Tiefe 17 Fuß 7 Zoll
Tragf. 418 Last
Besteller Kapt. Gerdes

Reeder: Wm. Stisser & Co., Bremen (4/16); Gerh. Ihlder jun., Bremerhaven (9/16); Joh. D. Ihlder, Bremerhaven (3/16).

Kapitäne: Carl Gerdes, Vegesack; Theodor Hermann Minssen, Bremerhaven, (der spätere langjährige Lotsen-Kommandeur).

---

237 *Bark*

GUTENBERG

Stapellauf 16. 5. 1863
Länge 146 Fuß
Breite 34 Fuß 2 Zoll
Tiefe 17 Fuß 7 Zoll
Tragf. 452 Last
Besteller Gerh. Lange

Reeder: 1863 Gerhard Lange, Bremen (3/4); Carl Lange, Bremerhaven (1/4).

Kapitäne: Hinrich Raschen, Vegesack. 1867 Joh. Schloßbauer, Bremerhaven.

Das Schiff wurde 1864 nach Quebec verkauft.

---

238 *Bark*

LOUIS

Stapellauf 30. 6. 1863
Länge 140 Fuß 6 Zoll
Breite 32 Fuß 2 Zoll
Tiefe 17 Fuß 6 Zoll
Tragf. 401 Last
Besteller D. H. Wätjen & Co. Bremen

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Joh. Hinr. Meyer, Bremen. 1865 Carl Wicke, Bremen.

---

239 *Bark*

ACHILLES

Stapellauf 3. 9. 1863
Länge 126 Fuß, Breite 27 Fuß
Tiefe 11 Fuß 3 Zoll
Tragf. 186 Last
Besteller Martin Lange

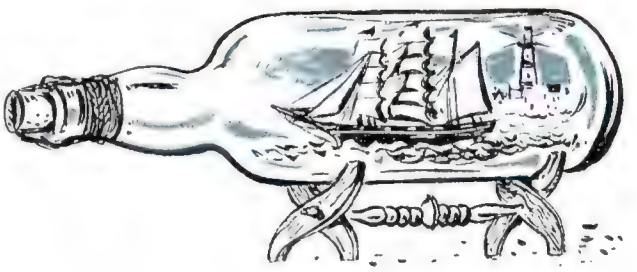
Reeder: Martin Lange, Vegesack (5/8); Hinrich Gerhard Bulling, Vegesack (3/8).

Kapitän: Hinrich Gerhard Bulling, Vegesack.

240 *Bark*

VENUS

Stapellauf 24. 11. 1863
Länge 130 Fuß 3 Zoll
Breite 33 Fuß 4 Zoll
Tiefe 18 Fuß
Tragf. 380 Last
Hamburger Rechnung



---

241 *Bark*

JUPITER

Stapellauf 5. 3. 1864
Länge 145 Fuß 6 Zoll
Breite 34 Fuß 2 Zoll
Tiefe 18 Fuß 1 Zoll
Tragf. 454 Last
Besteller Kapt. Kükens

Reeder: Chr. Papendieck & Co., Bremen; Bädecker, Bremen. 1865 Holler & Grote, Bremen.

Kapitäne: Joh. Heinr. Kükens, Vegesack; F. Schild.

Das Schiff fuhr als Petroleumclipper und wurde 1865 nach Rußland verkauft.

---

242 *Bark*

NORMA

Stapellauf 30. 6. 1864
Länge 140 Fuß 8 Zoll
Breite 32 Fuß 5 Zoll
Tiefe 18 Fuß 2 Zoll
Tragf. 423 Last
Besteller Kapt. Horstmann

Reeder: Konitzky & Thiermann, Bremen (3/8); Jürgen Meyer, Vegesack (1/8); August Horstmann, Vegesack (1/8); Hinr. Wehmann, Vegesack (1/8); Johann Horstmann, Vegesack (1/4).

Kapitän: 1864 Johann Horstmann, Vegesack.

Das Schiff ist 1865 auf Goodwin Sand gestrandet.

---

243 *Schraubendampflogger*
MINOS
Stapellauf 1. 8. 1864
Länge 110 Fuß
Breite 21 Fuß 6 Zoll
Tiefe 9 Fuß 4 Zoll
Tragf. 79 Last
Besteller Gerh. Lange

Reeder: Gerhard Lange, Bremen (1/2); Carl Lange, Bremerhaven (1/2).
Kapitäne: 1865 Christoph Lange, Bremen.
1866 Hermann Hinrich Christoffer, Bremen.
1866 Hermann Jantzen, Vegesack.

244 *Lotsenschoner*
GEESTEMÜNDE
Stapellauf 13. 10. 1864
Länge 72 Fuß 1 Zoll
Breite 2 Fuß 9 Zoll
Tiefe 9 Fuß 10 Zoll
Tragf. 75 Last
Besteller Hannöversche Lotsen Geestemünde

245 *Bark*
METEOR
Stapellauf 15. 11. 1864
Länge 145 Fuß 5 Zoll
Breite 33 Fuß 1 Zoll
Tiefe 18 Fuß 9 Zoll
Tragf. 427 Last
Besteller D. H. Wätjen & Co.

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.
Kapitän: Joh. Diedr. Döscher, Bremen.

246 *Bark*
MARIE
Stapellauf 27. 5. 1865
Länge 136 Fuß 5 Zoll
Breite 31 Fuß 5 Zoll
Tiefe 17 Fuß 3 Zoll
Tragf. 387 Last
Besteller Gerh. Lange

Reeder: Gerhard Lange, Bremen (3/4); Carl Lange, Bremerhaven (1/4).
Kapitän: Friedrich Meyer, Mittelsbüren.

247 *Bark*
CARLSHAFEN
Stapellauf 5. 8. 1865
Länge 132 Fuß 1 Zoll
Breite 27 Fuß 6 Zoll
Tiefe 13 Fuß 2 Zoll
Tragf. 246 Last
Besteller Kapt. Coler

Reeder: Gerhard Lange, Bremen (3/4); Carl Lange, Bremerhaven (1/4).
Kapitäne: Carl Gottfried August Coler, Vegesack; D. Lamke, Vegesack.
Das Schiff ist 1869 auf der Reise von New York nach Bremen verschollen.

248 *Bark*
ANNA
Stapellauf 24. 2. 1866
Länge 136 Fuß
Breite 28 Fuß
Tiefe 14 Fuß 4 Zoll
Tragf. 278 Last
Besteller Kapt. Martin Meiners

Reeder: Gerhard Lange, Bremen (3/4); Carl Lange, Bremerhaven (1/4).
Kapitän: Martin Meiners, Vegesack.

249 *Bark*

D. H. WÄTJEN

begonnen am 27. 8. 1865
Stapellauf 24. 2. 1867
Länge 182 Fuß
Breite 39 Fuß 6 Zoll
Tiefe 23 Fuß 4 Zoll
Tragf. 845 Last
Besteller D. H. Wätjen & Co. Bremen

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Carl Ludwig Deetjen, Bremerhaven.

Das Schiff wurde 1891 nach Norwegen verkauft.

---

250 *Bark*

TEXAS

Stapellauf 31. 8. 1867
Länge 141 Fuß
Breite 33 Fuß 4 Zoll
Tiefe 15 Fuß 3 Zoll
Tragf. 358 Last
Besteller D. H. Wätjen & Co. Bremen

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: Ernst Friedrich Meentzen, Bremen.

---

251 *Dampfschiff*

SMIDT

Stapellauf 16. 12. 1867
Länge 210 Fuß
Breite 39 Fuß 6 Zoll
Tiefe 32 Fuß 3 Zoll
Tragf. 1100 Last
Besteller Kapt. Rasche

Der Schraubendampfer „Smidt" war das erste eiserne Seeschiff, welches die Werft Joh. Lange erbaute. Er wurde am 18. Dezember 1865 in Angriff genommen und am 25. Februar 1868 fertiggestellt.

Friedrich Spengemann berichtet von dem Schiff in der Norddeutschen Volkszeitung wie folgt:

In den Schiffsnachrichten Bremer Zeitungen des Jahres 1867 ist zu lesen:
„Am 16. Dezember morgens 7 Uhr lief der erste auf Joh. Langes Werft erbaute transatlantische Dampfer vom Stapel."

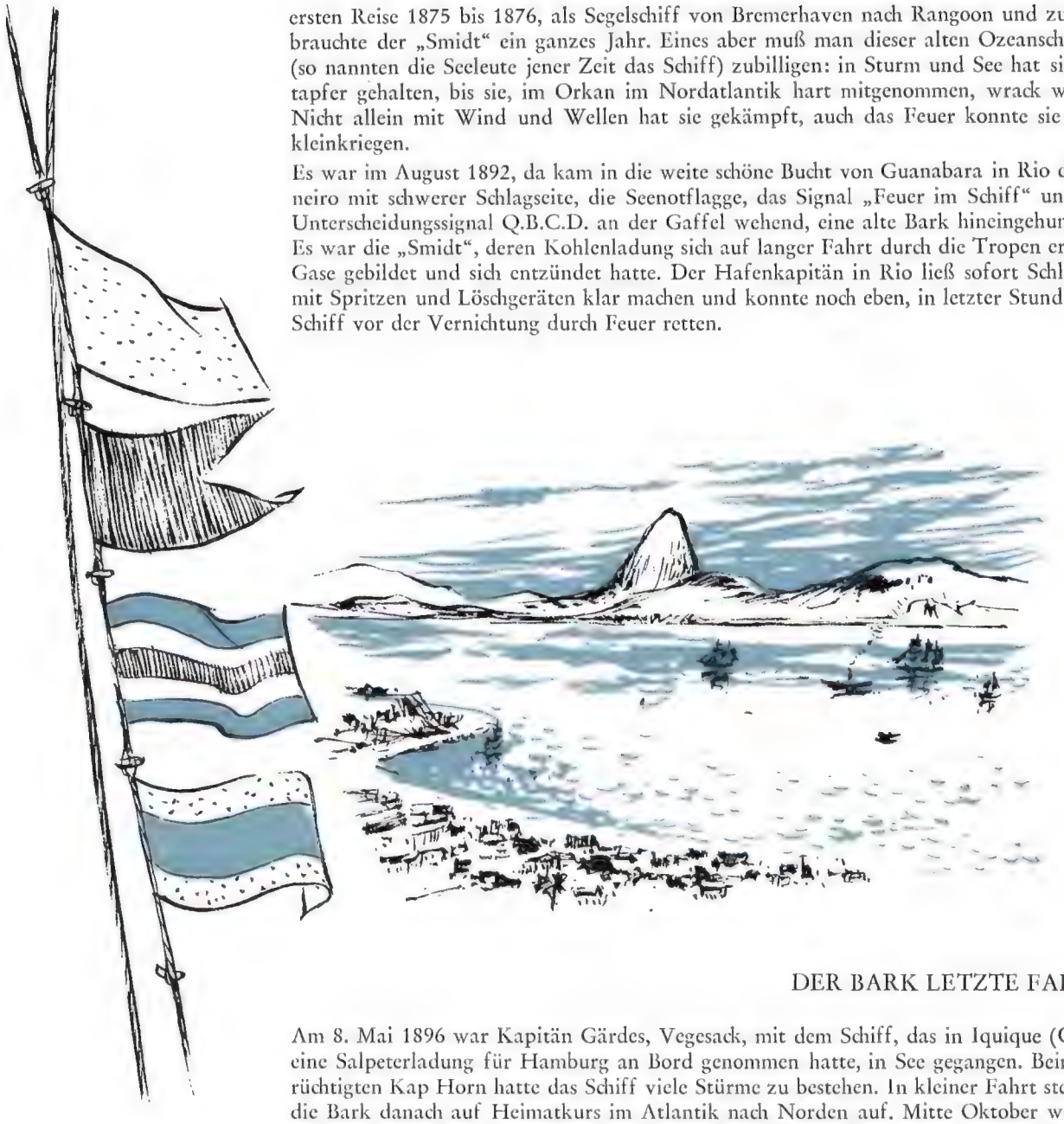
Bereits am Sonnabend, dem 14. Dezember 1867, nachmittags, sollte das Schiff den Helgen verlassen. Zahlreiche Gäste waren aus Bremen und Bremerhaven zum Stapellauf eingeladen und erschienen. Es war windstill und es regnete in Strömen, die Menschenmenge hält dennoch bis zum Flutende, dem geplanten Zeitpunkt des Ablaufes, aus. Der Wasserstand blieb jedoch bei der Windstille noch einen Fuß unter der erforderlichen Höhe, der Stapellauf konnte daher nicht stattfinden.

Am Montag, dem 16. Dezember, morgens 7 Uhr, war dann genügend Wasser in der Weser, und der auf den Namen „Smidt" getaufte Dampfer glitt unter dem Jubelruf der Menge vom Helgen in die Lesummündung. In den nächsten Wochen wurden die Innenräume ausgebaut und eine Briggtakelage aufgeriggt.

Die neugegründete Dampfschiffahrtsgesellschaft plante nach der Fertigstellung dieses ersten Dampfers noch weitere Dampfer nach dem „Smidt"-Typ bauen zu lassen. Nach der Vermessung um 1868 hatte der Dampfer ein Fassungsvermögen von 1081 R-Last, die Last zu 4000 Pfund, ferner nach der Vermessung im Jahre 1874: 1227,5 BRT, die Maschine schaffte 300 PS. Die Länge im Kiel betrug 210, die Breite 39, der Tiefgang 10,5 Fuß. Leider aber lehrten schon die ersten Fahrten, daß der „Smidt" in der Rumpf-Form, wie auch in dem Bau der Maschine eine Fehlkonstruktion war. Es mutet heute doch reichlich komisch an, wenn in der Baubeschreibung u. a. gesagt wurde: „Die Lage der Schraube ist hinter dem Steuerruder, welches letztere bis auf die Sternbüchse reicht. Die Einrichtung hat den Vorteil, daß die Welle bei Reparaturen nach hinten herausgenommen werden kann, statt, wie bei anderen Schiffen mit doppeltem Stern, nach innen."

Am 2. April 1868 ging der „Smidt" zu seiner Jungfern-Reise mit 821 Passagieren an Bord in See. Die Besatzung bestand aus 46 Mann. Kapitän Hinrich Raschen, Vegesack, führte das Schiff. Für die erste Reise brauchte der „Smidt" 28 Tage. Nach Raschen erhielt Kapitän Schweers die Führung des Dampfers. Aber auch Kapitän Schweers gelang es nicht, schnelle Reisen mit dem störrischen Schiff zu machen.

Endlich, um 1874, entschlossen sich die Gesellschafter, das Schiff zu verkaufen. Die Reederei Siedenburg & Wendt kaufte den „Smidt" an, ließ die Maschine herausnehmen und das Schiff als Bark auftakeln. Über 20 Jahre, bis 1896, hat die Bark Reisen für den neuen Reeder gemacht, doch auch als Segelschiff wurde der „Smidt" kein Schnelläufer. Auf der



ersten Reise 1875 bis 1876, als Segelschiff von Bremerhaven nach Rangoon und zurück, brauchte der „Smidt" ein ganzes Jahr. Eines aber muß man dieser alten Ozeanschnecke (so nannten die Seeleute jener Zeit das Schiff) zubilligen: in Sturm und See hat sie sich tapfer gehalten, bis sie, im Orkan im Nordatlantik hart mitgenommen, wrack wurde. Nicht allein mit Wind und Wellen hat sie gekämpft, auch das Feuer konnte sie nicht kleinkriegen.

Es war im August 1892, da kam in die weite schöne Bucht von Guanabara in Rio de Janeiro mit schwerer Schlagseite, die Seenotflagge, das Signal „Feuer im Schiff" und das Unterscheidungssignal Q.B.C.D. an der Gaffel wehend, eine alte Bark hineingehumpelt. Es war die „Smidt", deren Kohlenladung sich auf langer Fahrt durch die Tropen erhitzt, Gase gebildet und sich entzündet hatte. Der Hafenkapitän in Rio ließ sofort Schlepper mit Spritzen und Löschgeräten klar machen und konnte noch eben, in letzter Stunde, das Schiff vor der Vernichtung durch Feuer retten.

DER BARK LETZTE FAHRT

Am 8. Mai 1896 war Kapitän Gärdes, Vegesack, mit dem Schiff, das in Iquique (Chile) eine Salpeterladung für Hamburg an Bord genommen hatte, in See gegangen. Beim berüchtigten Kap Horn hatte das Schiff viele Stürme zu bestehen. In kleiner Fahrt steuerte die Bark danach auf Heimatkurs im Atlantik nach Norden auf. Mitte Oktober war sie dann endlich auf der Höhe der Azoren angelangt. In furchtbaren Herbststürmen bahnte sich die Bark ihren Weg durch die hochlaufende See. Schwere Brecher wälzten sich über das Oberdeck und zerbrachen die Reeling. Am 19. Oktober fegte ein Orkan alle drei Masten mit Rahen und Takelage über Bord. Hierbei wurde der Zimmermann Scheefe schwer verletzt und starb. Die ganze Besatzung war an Skorbut erkrankt, der Proviant war durch eingedrungenes Seewasser verdorben und das Trinkwasser (von der Salpeterladung war der Tank angefressen) ungenießbar geworden. Der Matrose Hedlung (Schwede) starb, Kapitän Johann F. Gärdes starb, den chilenischen Matrosen Orellano schluckte die salzige See. Der Kreuzkopf des Ruders brach, und der Steuerkompaß wurde von einer schweren See über Bord geschlagen, so lag das Wrack steuerlos in der wild laufenden See.

Endlich, am 9. November 1896, wurde das Schiff von der Besatzung des englischen Dampfers „Holywell" gesichtet und die Überlebenden der Bark an Bord mit nach Galveston genommen. Das Wrack trieb weiter und wurde am nächsten Tage von dem englischen Dampfer „Tampiev" gefunden. Da das Wetter sich etwas gelegt hatte, gelang es dem Dampfer, das Wrack im Schlepp zu nehmen und in den Hafen von Fayal (auf den Azoren) einzuschleppen.

Stürme, Orkane und schwere Seen hatten das Schiff nicht zu den Fischen schicken können. Mag jene alte Ozeanschnecke auch kein Schnellsegler gewesen sein, dennoch hat sie als stark gebautes Schiff der Werft Johann Lange Ehre gemacht.

Mit dem Einbringen des „Smidt" in Fayal war der Lebensfaden dieses totwunden zähen Schiffes noch nicht abgerissen. Die Untersuchung der Havarie-Kommission ergab zwar, daß das Oberdeck ein wüster Trümmerhaufen, der Schiffsrumpf unter der Wasserlinie jedoch dicht geblieben war. Die Reederei entschloß sich daher, den holländischen Hochseeschlepper „Titan" zu chartern, der das Schiff nach Hamburg schleppte. Am 6. Januar 1897 wurde die Bark in Stülckens Dock aufgenommen. Ein Neuauftakeln lohnte sich allerdings nicht mehr. Im Mai jenes Jahres ist der „Smidt" dann für 20 000 Mark als Alteisen nach England verkauft und in Bretonferry abgewrackt worden.

Häufig hatte Kapitän Gärdes nach glücklicher Rückkehr von sehr, sehr langer Reise die Reederei um ein anderes Schiff zur Führung gebeten, aber Siedenburg & Wendt konnten das altbekannte Fahrzeug nicht verkaufen, und schließlich konnte der alte Wendt keinen Kapitän finden, der die störrische Bark besser zu führen verstand, als Kapitän Friedrich Gärdes aus Vegesack. Soweit Kapitän Spengemann.

Das Schiff war ein interessantes Beispiel der damals noch üblichen Partenreederei. Das Schiffsregister zeigt uns, daß der Wert des Schiffes in $^{200}/_{200}$ Anteile „Parten" aufgeteilt war, von denen besaßen u. a.:

die Korrespondenzreederei Siedenburg, Wendt & Co., in Bremen im Jahre 1888	$^{24}/_{200}$ Anteile
ferner:	
Carl Lange Johanns Sohn in Bremerhaven	$^{60}/_{200}$ Anteile
Ludwig von Kapff & Co., Bremen	$^{26}/_{200}$ Anteile
Theodor Fischer in Bremen	$^{28}/_{200}$ Anteile
Wilhelm Below, Architect in Bremen	$^{10}/_{200}$ Anteile
J. H. Kunoth Wwe. & Dannemann, Bremen	$^{10}/_{200}$ Anteile
Frau Marie Klingenberg, geb. Probst, Bremen	$^{2}/_{200}$ Anteile
Franz Tecklenborg, Bremerhaven	$^{2}/_{200}$ Anteile
Daniel Gildemeister, Bremen	$^{2}/_{200}$ Anteile
Philipp Seeger, Schlachter, Bremen	$^{2}/_{200}$ Anteile
J. H. Bachmann, Bremen	$^{2}/_{200}$ Anteile
Firma F. Rodenburg, Bremerhaven	$^{4}/_{200}$ Anteile
Carl Johann Wuppesahl, Bremen	$^{2}/_{200}$ Anteile
Dr. med. Edmund Rothe, Arzt, Bremen	$^{4}/_{200}$ Anteile
Anton Papendieck, Bremen	$^{8}/_{200}$ Anteile
	$^{186}/_{200}$ Anteile

Die übrigen 14 Anteile verteilten sich ebenfalls auf eine größere Anzahl von Privatleuten und Firmen. Es soll hier nur aufgezeigt werden, daß damals die Schiffsanteile auf alle Bevölkerungsschichten verteilt waren.

252 *Bark*

ERNA

Stapellauf 22. 4. 1868
Länge 140 Fuß 6 Zoll
Breite 33 Fuß 4 Zoll
Tiefe 15 Fuß 4 Zoll
Tragf. 358 Last
Besteller Kapt. B. Schnibbe

253 *Bark*

JOHANN CARL

Stapellauf 12. 5. 1868
Länge 130 Fuß 2 Zoll
Breite 29 Fuß 6 Zoll
Tiefe 14 Fuß 3 Zoll
Tragf. 281 Last
Besteller Kapt. Haesloop

Anmerkung: Das bremische Schiffsregister weist von 1867 an eine große Lücke auf, so daß für die folgenden Schiffe Angaben nicht mehr mit der gleichen Genauigkeit gemacht werden können.

254 *Bark*

BREMEN

Baujahr 1870
Stapellauf 27. 8. 1870
Länge 155 Fuß
Breite 34 Fuß 2 Zoll
Tiefe 16 Fuß 7 Zoll
für eigene Rechnung
in Bau genommen

Reeder: C. L. Brauer & Sohn, Bremen.
Spengemann: „Bremen", Segelschiffe, die einst nach ihrem Heimathafen genannt wurden, Seite 28.

Eine Bark „Bremen" wurde in den Jahren 1868 bis 1870 auf der Werft von Johann Lange in Vegesack gebaut. Das Schiff hatte somit eine recht lange Bauzeit. Der Grund hierfür ist nicht bekannt, wahrscheinlich ergab sich die Verzögerung aus dem Rückgang des Schiffbaues auf den drei Vegesacker Werften in den Jahren 1869 bis 1870. Die Reederei C. L. Brauer & Sohn kaufte die Bark von Johann Lange am 20. September 1870. Das Schiff war 736,4 Netto-Registertons groß und machte Reisen nach Häfen in Nordamerika, hauptsächlich nach New York und Charleston.

Zehn Jahre blieb das von Kapitän Hellmers geführte Schiff im Besitz der Reederei; im Jahre 1880 verkaufte sie es für 60 000 Mark nach Norwegen.

Aus der Fahrenszeit der „Bremen", sei ein ungewöhnliches Ereignis vermerkt: Die Bark war im August 1878 von Bremerhaven nach New York in See gegangen. Die Reise verlief bis zur amerikanischen Küste gut, ohne besondere Vorfälle. In Sicht von Land segelnd kam der Lotse an Bord, nach dessen Anweisungen Sandy Hook angesteuert wurde. Der Tag ging zur Neige. Vor Eintritt der Dunkelheit wurde das Ankergeschirr klargemacht und die Positionslaternen ausgebracht. Nur wenige Seemeilen mußten noch bis zum Ankerplatz zur Reede vor New York abgesegelt werden, als die „Bremen" etwa vier Seemeilen von Sandy Hook entfernt, von einem englischen Schoner gerammt und an der Bordwand und Takelage stark beschädigt wurde.

„Southern Home", so hieß der Schoner, befand sich auf der Reise von San Domingo nach New York. Gleich nach dem Auslaufen des Schiffes von San Domingo erkrankte die Besatzung schwer an Gelbfieber. Der Steward war auf See verstorben. Außer dem zweiten Steuermann lagen alle Mann fiebernd und arbeitsunfähig in ihren Kojen. In den letzten Tagen hatte der zweite Steuermann allein das Schiff gesteuert und die Segel bedient. Die oberen Segel waren schon seit Wochen festgemacht. Mit nur wenigen Segeln lief der Schoner kleine Fahrt. Auch der Kapitän konnte seine Koje in der Kajüte nicht mehr verlassen. Es war ihm auch nicht möglich, dem Steuermann Anweisungen zu geben.

Vollkommen erschöpft und übermüdet ließ sich schließlich der Steuermann von einem Matrosen, dessen Zustand nicht mehr so schlimm war und der sich noch auf den Beinen halten konnte, am Ruder ablösen. Der Steuermann ging hierauf in die Koje und legte sich schlafen. Etwa eine Stunde mochte er geschlafen haben, als er Rufe des Matrosen am Ruder hörte. Er eilte sofort an Deck. In diesem Augenblick krachte es gewaltig, der Schoner erschütterte, legte sich für einige Minuten nach Lee über und richtete sich dann wieder auf. Der „Southern Home" hatte die „Bremen" gerammt, deren Lichter der Rudersmann mit seinem fiebernden Hirn nicht frühzeitig erkannt hatte.

Da der Zusammenstoß zweifellos, ohne daß ein Versehen oder Verschulden der Schiffsführung der „Bremen" vorlag, erfolgt war, verklagte die Bremer Reederei den Eigentümer des Schoners und verlangte Schadenersatz. Dieser Anspruch wurde jedoch von dem zuständigen englischen Gericht nicht anerkannt, und der Prozeß wurde nicht zugunsten der Reederei entschieden, weil, wie es im Gerichtsurteil hieß der Unfall die Folge eines unabwendbaren Zufalles, verursacht durch die Fiebererkrankungen der Besatzung an Bord des „Southern Home", gewesen sei.

255–260
Schleppschiffe

Baujahr 1870
Tragf. je 150 Last
Besteller Nordd. Lloyd, Bremen

261–263
Sandschiffe

Baujahr 1871
Länge 40 Fuß, Breite 12 Fuß
Tiefe 3 Fuß 6 Zoll
Besteller Oldenburger Eisenbahn

264–305

Für diese Baunummern sind keine Angaben vorhanden.

Vielleicht ist die Liste in der Zwischenzeit in Bremerhaven bei Carl Lange, der der Besitzer und eigentliche Leiter auch des Vegesacker Betriebes war, unter Einrechnung der dort gebauten Schiffe weitergeführt worden und beim Verkauf der Bremerhavener Anlagen an die Seebeckwerft verlorengegangen.

306 *Schraubendampfer*

AUGUST

Baujahr 1883
Länge 145 Fuß
Breite 22 Fuß 6 Zoll
Tiefe 13 Fuß 9 Zoll
Tragf. 500 t

Reeder: J. D. Bischoff, Vegesack.

Kapitän: Bothe.

Das Schiff war in der Holzfahrt nach Skandinavien beschäftigt, ging 1896 in den Besitz der „Argo" über und strandete 1899.

307 *Schraubendampfer*

BERNHARD

Baujahr 1884
Länge 145 Fuß
Tragf. 500 t

Reeder: J. D. Bischoff, Vegesack.

Kapitän: Meyerdiercks.

Das Schiff war ebenfalls in der Holzfahrt nach Skandinavien beschäftigt.

308 *Schraubendampfer*

ALVINE SEYD

Baujahr 1884
Länge 180 Fuß
Breite 27 Fuß
Tiefe 6 Fuß
Tragf. 950 t

Reeder: J. D. Bischoff, Vegesack.

Kapitän: Gosewich.

Friedr. Spengemann: „Stärker als Sturm und See".

An der chinesischen Küste war in der Nähe von Chefoo der Apenrader Dampfer „Marie" (Reederei M. Jebsen) gestrandet. Der Dampfer „Alvine Seyd" befand sich an der Strandungsstelle, um Abbringungsversuche zu machen. Nachdem sich das Wetter nach der Strandung der „Marie" gebessert hatte, blieb ein Teil der Bergungsmannschaft, darunter der erste Maschinist Freitag und 16 Chinesen an Bord des gestrandeten Dampfers. Am 7. Februar 1892 wurden Versuche gemacht zu pumpen. Während dieser Zeit fing es plötzlich an, heftig zu wehen, und die Leute an Bord der „Marie" gerieten in eine gefahrvolle Lage. Der in der Nähe der Strandungsstelle zur Hilfeleistung klar liegende Dampfer „Alvine Seyd" geriet bei dem aufkommenden Sturm ebenfalls in Gefahr zu stranden. Zweimal hatte der Dampfer bereits auf Strand gestoßen, schließlich gelang es ihm aber doch, mit äußerster Kraft seiner Maschine die hohe See zu erreichen.

Zwecks Bergung der auf dem Wrack der „Marie“ befindlichen Leute hatte man ein Boot ausgesetzt unter Leitung des zweiten Offiziers Herzog, ferner befanden sich im Boot der erste Maschinist Rippe und drei Chinesen. In der Nähe des Wracks wurde das Boot von einer gewaltigen, hoch auflaufenden Brandungssee zum Kentern gebracht. Herzog und Rippe gelang es, je einen Chinesen an Land zu bringen. Über den gestrandeten Dampfer schlug fortgesetzt eine hohe See. Die Bergungsmannschaft hatte sich in die Takelage des Schiffes geflüchtet. Dort hielten die unglücklichen Menschen zwölf Stunden bei eisiger Kälte im Schneesturm aus.
Nachdem mit der Ebbe das Wasser abgelaufen war, saß die „Marie“ hoch auf dem Strand, und die See lief nicht mehr über den Dampfer hinweg. Die Schiffbrüchigen konnten sich nun in der Kajüte aufhalten, aber erst nach 24 Stunden gelang es, die Leute zu retten. Leider waren bereits neun Chinesen erfroren. Dem ersten Maschinisten Freitag waren die Füße erfroren, dem zweiten Offizier Herzog gelang es, trotz des Schneesturmes, durch die Klippen höher an Land zu klimmen. Rippe und die beiden Chinesen hatten nicht mehr die Kraft dazu. Als Herzog das erkannte, kehrte er zurück, nahm Rippe auf den Rücken und erreichte mit ihm die Hütte eines chinesischen Fischers. Noch zweimal wagte der tapfere Mann die gleiche Tat und brachte auch die beiden erstarrten Chinesen in die Hütte ihres Landsmannes. Herzog entkleidete die von ihm geretteten Leute, rieb ihnen die Gliedmaßen und brachte sie ins Leben zurück. Danach machte er sich auf den Weg nach Chefoo, um Hilfe für die Leute auf dem Meere herbeizuholen. Unterwegs blieb er erschöpft liegen, wurde aber von einem Chinesen gefunden und mit dessen Maulesel nach Chefoo gebracht. Hier veranlaßte Herzog die Aussendung eines Fahrzeuges zur Rettung der Schiffbrüchigen von dem gestrandeten Dampfer.
Auch „Alvine Seyd“ war im Schneesturm auf hoher See noch beschädigt. Ein Ladebaum mit sämtlichem Geschirr wurde über Bord geschlagen und zertrümmerte hierbei einen Teil der Brücke. Kapitän Gosewich waren in jener Sturmnacht zwei Finger der rechten Hand erfroren.
Zweieinhalb Jahre später ging auch die „Alvine Seyd“, die so manches Jahr an der chinesischen und japanischen Küste unter Kapitän Gosewichs Führung glücklich gefahren und manchen Taifun gut überstanden hatte, verloren. In der Nacht vom 21. Juni 1894 lief der Dampfer auf ein den Barren Inseln, in der Nähe der Nord Saddles (vor der Yangtsekiang-Mündung), vorgelagertes unterseeisches Riff, fuhr darüber hinweg und sank sehr schnell. Fünf Mann der chinesischen Besatzung mußten dabei ihr Leben lassen. Die Mannschaften von zwei Booten konnten die Inseln erreichen und fuhren später mit einer chinesischen Dschunke nach Shanghai. Das dritte Boot langte in Ningpo an.

309 *Eiserne Bark*

SOLIDE

Baujahr 1884
Länge 185 Fuß, Breite 32 Fuß
Tiefe 18 Fuß 8,5 Zoll
820 NRT

Reeder: Gebrüder Hustede, Elsfleth.
Erster langjähriger Kapitän: J. Schumacher, dann kurz Kapitän Reiners und später Kapitän Brader.

Das Schiff, der erste von Lange erbaute eiserne Segler, wurde 1906 nach Norwegen verkauft.

310 *Eiserne Bark*
BIRMA
Stapellauf 14. 7. 1885
1420 NRT

Reeder: Cordes & Co., Bremen.

Kapitän: Wrede.

Zumeist war das Schiff in der Reisfahrt auf Bangkok und Rangoon beschäftigt. Es kam 1905 als „Mayetta" unter die norwegische Flagge und ging am 1. Januar 1915 bei den Orkneys verloren. Bei schlechtem Wetter ging der Ballast über, und das Schiff kenterte. Die 17 Mann starke Besatzung kam dabei ums Leben. In den Jahren 1892/93 war Kapitän Spengemann als Leichtmatrose auf dem Schiff.

311 *Schleppdampfer*
ELSE
Baujahr 1885
Länge 12,90 m
Breite 3,05 m
Tiefe 1,48 m.
Besteller Lahrmann, Elsfleth

312 *Kohlenprahm*
Baujahr 1886
Länge 14 m
Breite 3,65 m
Tiefe 1,35 m
Tragf. 50 t

Für eine Firma auf Trinidad geliefert.

313

Keine Angaben vorhanden.

314–317
Kohlenprähme
Baujahr 1886
Länge 14 m
Tragf. je 50 t

Für eine Firma auf Trinidad geliefert.

318 *Kutter*
BREMERHAVEN
Baujahr 1886
Besteller
Lotsengesellschaft Bremerhaven

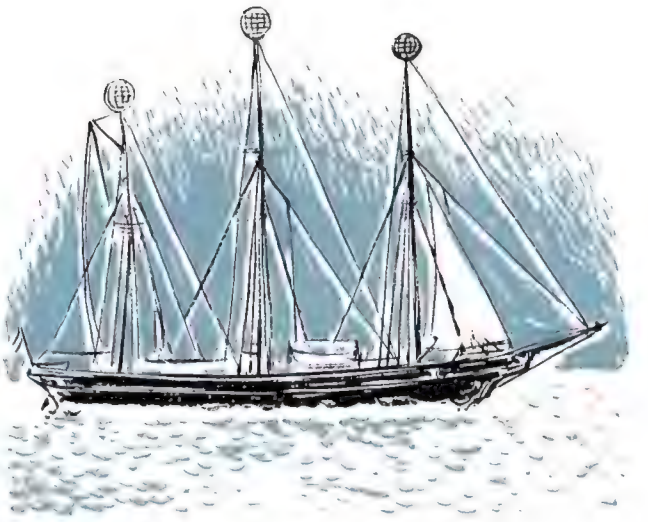
Modell des Schiffes im Focke-Museum. Es ist der Typ des Lotsenschuners damaliger Zeit.

Der Schuner war aus Holz gebaut. Das wackere Schiff wurde erst 1921 außer Dienst gestellt und noch 1927 als Ferienschiff an die deutsche Jugend verkauft.

319 *Hinterraddampfer*

GEESTEMÜNDE

Baujahr 1887
Länge 150 Fuß
Tragf. 200 t
Besteller Kühlken, Geestemünde



320–327

Pontons

Baujahr 1888
Länge 30 m

Für den Freihafen in Hamburg.

328 *Dreimastschoner*

WESER FEUERSCHIFF

Baujahr 1888
Länge 40 m, Breite 7,10 m
Tiefe 4,70 m
255 BRT
Besteller Bremer Staat

329 *Schraubendampfer*

DÜNUNG

Baujahr 1888
Länge 17,50 m
82 BRT
Besteller Unterweser-Correktion

Das erste unter Viktor Nawatzkis Leitung erbaute Schiff. Nawatzki war am 7. Oktober 1887 bei Lange eingetreten. Das Schiff war aus Stahl erbaut und von der Deputation zur Vorbereitung der Unterweserkorrektion in Bremen bestellt.

330 *Eisernes Vollschiff*

SIAM

Baujahr 1889
Länge 75 m. 1680 BRT
Tragf. 2600 t

Reeder: D. Cordes & Co., Bremen.

Kapitän: Garlichs.

Das Schiff war meist in der Reisfahrt auf Bangkok und Rangoon beschäftigt.

331 *Stählernes Vollschiff*

J. W. WENDT

Baujahr 1890
Länge 75 m. 1813 BRT
Tragf. 2700 t

Reeder: Siedenburg, Wendt & Co., Bremen.

Kapitäne: Lass, von Harten und Niehoff. Letzterer hat das Schiff lange Jahre glücklich geführt. „Sirius" und „J. W. Wendt" blieben schließlich als letzte Einheiten der Reederei Siedenburg, Wendt & Co. übrig (um 1907), nachdem die alten Holzschiffe verkauft waren. (Otto Höver, Seite 342.) „J. W. Wendt" soll 1907 abgetakelt und vom Norddeutschen Lloyd als Hulk verwendet worden sein.

332 *Eiserne Bark*

CHARLOTTE

Baujahr 1890
Länge 218 Fuß
1310 BRT
Tragf. 1900 t

Reeder: Ad. Schiff, Elsfleth.

Diese Bark wurde 1890 für den Reeder Ad. Schiff in Elsfleth aus Eisen erbaut, in Erinnerung an ein etwas kleineres Schiff gleichen Namens, das viele Reisen in alle Weltmeere in glückhafter Fahrt gemacht hatte. Das Schiff wurde zuerst von Kapitän Bohnhoff, später von Kapitän Grube geführt. Es wurde 1906 nach Norwegen verkauft.
1954 finden wir das Schiff als Motorschiff „Pietrina" im Besitz der Herren H. J. Miller & Co. in Montevideo noch immer in Fahrt. 64 Jahre, eine lange Fahrenszeit, wieviel an Erlebnissen und Abenteuern mag hierin beschlossen liegen!

333 *Eiserne Bark*

CONCORDIA

Baujahr 1890
Länge 220 Fuß. 1315 BRT
Tragf. 1900 t

Reeder: J. G. Lübcken, Elsfleth.

Zeitweise bereederten auch Siedenburg, Wendt & Co. das Schiff. Es wurde zuerst von Kapitän Segebade, dann von Kapitän Peters geführt und hat immer gut gefahren. 1905 wurde es nach Norwegen verkauft.

334 *Gasprahm*

Baujahr 1890
Länge 19,20 m
Besteller
Wasserbauinspektion Emden

Stahlschiff.

335 *Stählernes Vollschiff*

SIRIUS

Baujahr 1891
Länge 256 Fuß. 1850 BRT
Tragf. 2800 t

Reeder: Siedenburg, Wendt & Co., Bremen.

1910 kaufte der Reeder Pflüger das Schiff und nannte es „Alexander Isenberg". Es wurde 1920 an die Alliierten ausgeliefert. (Siehe auch Nr. 331).

336 *Stählerner Dreimastschoner*

BREMEN

Baujahr 1891
Länge 132 Fuß
342 BRT
Tragf. 489 t

Reeder: Seetzen Gebrüder, Hamburg.

Friedr. Spengemann: „Bremen", Segelschiffe, die nach ihrem Heimathafen genannt wurden, Seite 47:

Den Dreimastschoner „Bremen" ließ die Hamburger Reederei Seetzen Gebr. 1891 auf der Werft von Joh. Lange in Vegesack aus Stahl erbauen. Es war ein kleines, schöngebautes Schiff, das in der schnittigen Formgebung das Auge des Seemannes entzückte. Am 6. Juni 1891 lief der Dreimastschoner auf Langes Werft von Stapel. Ein Vetter der Brüder Seetzen führte die „Bremen" als Kapitän.
Das Schiff war für Fahrten nach Westindien, den Golf von Mexico und Venezuela bestimmt und machte in der Regel zwei Reisen im Jahr.
Sofern das Wetter im Nordatlantik nicht gerade andauernd ungünstig war, erreichte der Schoner, auf südwestlichem Kurse steuernd, bald den Nordostpassat, in dem er vor dem Winde bis zu den westindischen Inseln segelte.
Die Rückreisen, auf denen die „Bremen" im Passat bei dem Winde segelnd nordwärts steuern mußte, dauerten länger als die Hinreisen.
Anfang des Jahres 1895 hatte die „Bremen" auf der Fahrt von Laguna nach Hamburg eine sehr lange, von ungünstigem Wetter im Nordatlantik verzögerte Heimreise. Nachdem das Schiff den Nordostpassat durchsegelt hatte, kämpfte es fast den ganzen Monat Februar hindurch mit stürmischem Gegenwind. Wochenlang trieb es im Unwetter auf der Höhe der Azoren. Schließlich trat Proviant- und Trinkwassermangel ein. Kapitän Seetzen und ein Teil der Besatzung waren erkrankt. Sehnlichst wartete man auf das Insichtkommen eines Schiffes, das Hilfe leisten konnte. Endlich, als der Schoner sich dem Dampfertrak genähert hatte, kamen am 5. März auf 45 Grad Nord und 5 Grad West eine Rauchfahne und bald danach die Masten und Schornsteine eines Dampfers in Sicht.

Der Steuermann setzte sofort das Erkennungssignal und signalisierte anschließend: „Brauche Hilfe. Bitte um Proviant, Trinkwasser und Medikamente." Vom Dampfer wurde das Signal erkannt, er steuerte die „Bremen" an. Es war die ebenfalls auf der Heimreise befindliche „Persia", die in der Nähe des Schoners stoppte, ein Boot aussetzte und den benötigten Bedarf in mehreren Fahrten an Bord brachte.

Fünf Tage später segelte die „Bremen" in den Englischen Kanal ein und konnte von St. Catherins Point dem Reeder in Hamburg das Passieren des Kanals melden. Nach langer beschwerlicher Reise erreichte das Schiff am 10. März die Elbe. In Hamburg mußte der Schoner, nachdem die Ladung gelöscht war, gedockt werden, um den Schiffsboden von dem starken Anwuchs von Langhalsen zu reinigen, einer Muschelart, die sich besonders auf langen Reisen auf der Stahlwand festsetzt. Nach Erledigung dieser Arbeit erhielt das Schiff einen neuen Bodenanstrich. Danach wurde neue Ladung für Maracaibo in Venezuela an Bord genommen und der Schoner für die nächste Reise seeklar gemacht. Am 26. April ging die „Bremen" von der Elbe in See. Es sollte die letzte Fahrt des Dreimastschoners sein.

Die Reise verlief gut, ohne besondere Vorkommnisse. Nach einer mittleren Reisedauer von 45 Tagen kam das Schiff vor der venezuelischen Küste an und am 11. Juni wollte der Kapitän in die Bucht von Maracaibo einsegeln. Beim Passieren der Barre geriet der Schoner auf Grund. Man hoffte, den Schoner, der auf einer Sandbank festsaß und noch nicht leck geworden war, wieder abbringen zu können. Ein Teil der Ladung konnte geborgen werden. Bis zum 26. Juni wurden fast täglich Abschleppversuche gemacht, leider blieben sie ohne Erfolg. Die „Bremen" sank bei jedem Niedrigwasser tiefer in die Sandbank ein, so daß sie schließlich aufgegeben werden mußte.

337 *Dreimastschoner*

HAMBURG

Baujahr 1891
Länge 132 Fuß. 342 BRT
Tragf. 495 t
Besteller Seetzen Gebr., Hamburg

Reeder: Seetzen, Gebrüder, Hamburg.

Kapitän: C. Seetzen, Hamburg.

Baumaterial: Stahl.

Das Schiff fuhr in der Holzfahrt nach Westindien, wurde 1900 nach Marstal (Dänemark) verkauft und in „Thor" umbenannt.

338 *Doppelschrauben-Tonnendampfer*

WESER

Baujahr 1892
Länge 36,50 m. Tragf. 70 t

Besteller: Bremer Staat.

Baumaterial: Stahl.

339 *Pontons*

Baujahr 1891
Länge 12 m

Besteller: Oldenburger Staat.

Baumaterial: Stahl.

2 Pontons

340 *Dreimastschoner (Feuerschiff)*

BÜRGERMEISTER KIRCHENPAUER

Baujahr 1892
Länge 40 m. 265 BRT

Besteller: Hamburger Staat.

Baumaterial: Eisen.

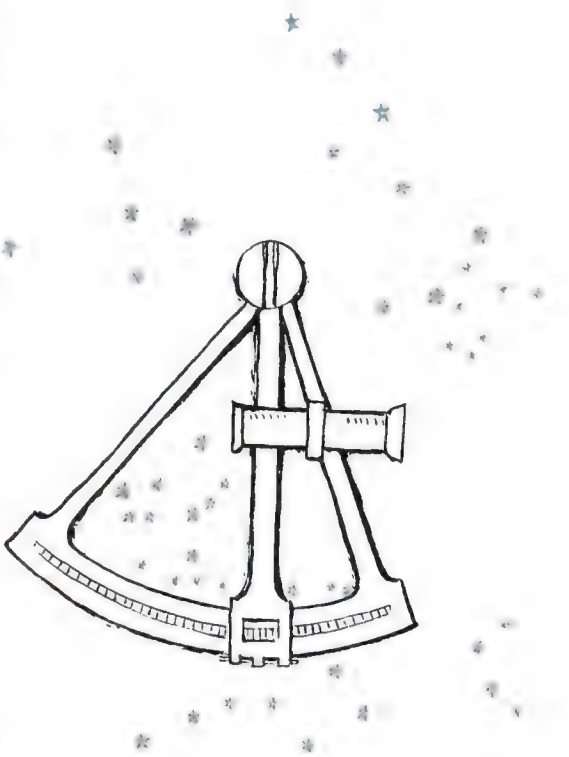
341 *Schraubendampfer*

(EXCAVATORPRAHM)

Baujahr 1891
Länge 20 m

Besteller: Emdener Wasserbauverwaltung.

Baumaterial: Stahl.



342 *Tonnendampfer (Schraubendampfer)*

SPERBER

Baujahr 1892
Länge 30 m
Besteller Regierung Schleswig

Laut Lloyds Register of Shipping 1952 befand sich das Schiff unter dem Namen „Hertha" im Besitz der Firma B. Staude, Stralsund. Laut Lloyds Register of Shipping Supplement Nr. 17 1952/53 ist es verschrottet worden. Es hat also mehr als 60 Jahre in Dienst gestanden.

---

343 *Stählernes Vollschiff*

SCHLIEMANN

Baujahr 1892
Länge 246 Fuß. 1726 BRT
Tragf. 2690 t
Besteller D. Cordes & Co., Bremen

Reeder: D. Cordes & Co., Bremen.

Kapitän: Sander.

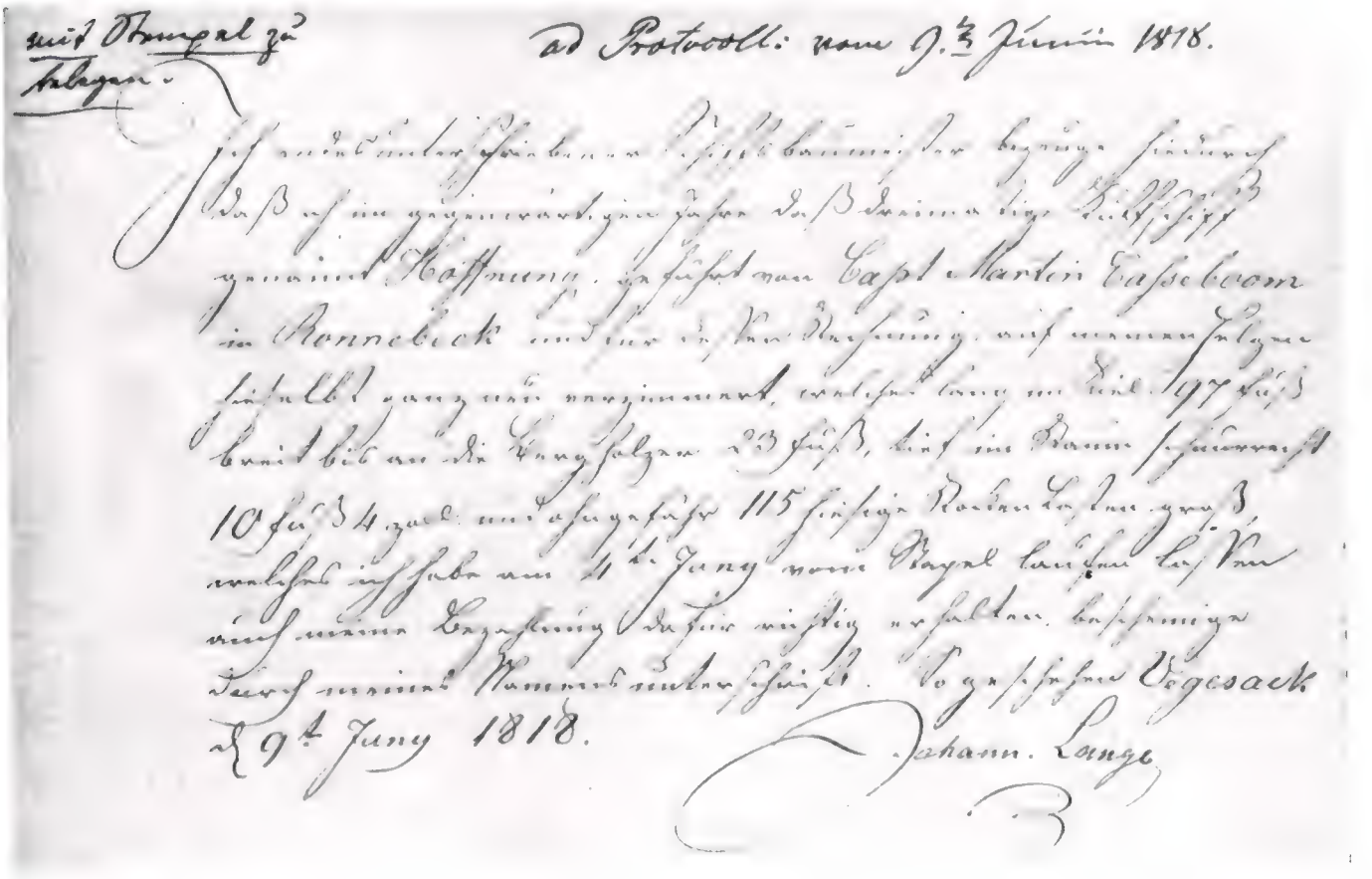
Das Schiff strandete auf seiner ersten Weltreise am 1. Dezember 1893 in der Nähe Yokohamas (Japan). Menschenverluste waren nicht zu beklagen.

Nach einem Bericht des Kapitäns Hashagen, Lesum, der damals als Leichtmatrose auf dem Schiff fuhr, hatte der Kapitän noch versucht, aus Yokohama Schlepper zu holen, um das Schiff freizubekommen, als er zurückkehrte, war es zu spät, das Schiff war bereits auseinandergebrochen und die Mannschaft von japanischen Fischern gerettet.

Am Schluß dieser Liste der von der Schiffswerft Johann Lange gebauten Schiffe lassen wir das Faksimile eines Antrages für Ausstellung eines Bielbriefes folgen.

Der Bielbrief ist auch ausgestellt worden, wie ein ebenfalls noch vorhandenes Protokoll beweist, das von dem Hannoverschen Amt in Blumenthal ausgefertigt und von dem damaligen Amtmann Georg Heinrich Hüpeden unterzeichnet ist. Er galt für das oben genannte Kuff-Schiff, die „Hoffnung", das offensichtlich von Johann Lange auf seiner Schiffswerft gebaut wurde, das aber – wie noch viele andere dort gebaute oder auch umgezimmerte Schiffe – nicht in seiner Schiffsliste enthalten ist.

Kuffschiffe, ein holländischer Typ, wurden an der Weser nur sehr selten gebaut und Lange selbst führt sie auf seiner „Übersicht" nur zweimal an.



mit Stempel zu belegen.

ad Protocoll: vom 9.ten Junii 1818.

Ich endes unterschriebener Schiffsbaumeister bezeuge hiedurch daß ich im gegenwärtigen Jahre das dreimastige Kuffschiff genannt Hoffnung, geführt von Capt. Martin Casseboom in Ronnebeck und für dessen Rechnung, auf meinem Helgen hieselbst ganz neu verzimmert, welches lang im Kiel 97 Fuß breit bis an die Bergholzer 23 Fuß, tief im Raum schnurrecht 10 Fuß 4 zoll und ohngefähr 115 hiesige Rocken Lasten groß, welches ich habe am 4ten Juny vom Stapel laufen lassen auch meine Bezahlung dafür richtig erhalten, bescheinige durch meines Namens unterschrift. So geschehen Vegesack d. 9t. Juny 1818.

Johann. Lange

Schoner

CAROLINA

Stapellauf 6. 3. 1810
Länge 35 Fuß 6 Zoll
Breite 12 Fuß, 9 Zoll
Tiefe 12 Fuß, 7,5 Zoll
Tragf. 10 Roggen Last

Reeder: G. Nic. Bulling und Ernst Aug. Schröder & Sohn, Oldenburg.

(Dokument: Bielbrief im Bremer Staatsarchiv).

Galiot

MARIE CATHARINA

Stapellauf 25. 5. 1810
Länge 71 Fuß, Breite 17 Fuß
Tiefe 8 Fuß
Tragf. 50 Roggen Last

Reeder und Kapitän: Reinke Siedenburg.

(Dokument: Bielbrief im Bremer Staatsarchiv). Erhielt September 1824 den letzten Bremer Seepaß.

Galiot

INCLINATION

Baujahr 1814
Länge 78 Fuß 6 Zoll
Breite 22 Fuß 6 Zoll
Tiefe 10 Fuß
Tragf. 90 Roggen Last

Reeder: Hermann Runge; Peter Ernst Hopken, Martin Deetjen. 1824 A. J. Hentz (1/3); Martin Deetjen (1/3); Joh. Deetjen (1/3).

Kapitän: Joh. Deetjen, Vegesack.

Erhielt am 13. März 1838 den letzten Bremer Seepaß.
(Dokument: Bielbrief im Bremer Staatsarchiv).

Bark

DORIS

Stapellauf 2. 10. 1814
Länge 90 Fuß 6 Zoll
Breite 24 Fuß
Tiefe 8 Fuß 3 Zoll
Tragf. 130 Roggen Last

Reeder: Aeltermann Nic. Gloystein und andere. 1834 C. L. Brauer & Sohn.

Kapitän: Caspar Hinrich Stake.

Erhielt 1825 den letzten Bremer Seepaß. (Dokument: Bielbrief im Bremer Staatsarchiv).

Schiff

DER HARPUNIER

Stapellauf 22. 3. 1815
Länge 80 Fuß
Breite 26 Fuß 5 Zoll
Tiefe 5 Fuß 6 Zoll

Reeder: Tecklenborg & Meinen.

(Dokument:
Bielbrief im Bremer Staatsarchiv).

Galiot

HANSEAT

Stapellauf 27. 3. 1815
Länge 91 Fuß
Breite 28 Fuß 9,5 Zoll
Tiefe 5 Fuß 1,25 Zoll

Reeder: Tecklenborg & Meinen.

(Dokument:
Bielbrief im Bremer Staatsarchiv).

Schalupe

HANNA

Stapellauf 27. 11. 1815
Länge 39 Fuß 9 Zoll
Breite 20 Fuß, Tiefe 8 Fuß

Reeder: Adolph Schröder, Bremen.

(Dokument:
Bielbrief im Bremer Staatsarchiv).

Brigg

AUGUSTE UND MELINE

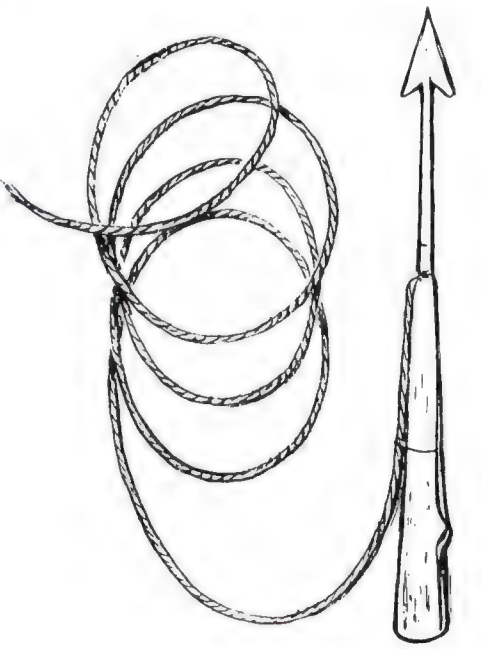
Stapellauf 9. 8. 1823
Länge 83 Fuß
Breite 27 Fuß 3 Zoll
Tiefe 9 Fuß
Tragf. 135 Roggen Last

Reeder: 1824 W. L. Oelrichs. 1834 J. Lange Sohns Wwe.

Kapitäne: D. Dammann, Vegesack. 1838 J. Meyer, Vegesack. 1847 G. v. Lübke, Vegesack.

Das Schiff erhielt 25mal den Bremer Seepaß, zuletzt 1852.
(Dokument: Bremer Seeschiffsregister).

Einige der von
Johann Lange
erbauten Schiffe, die nicht in seiner Schiffsliste enthalten sind, von denen aber noch Dokumente (Bielbriefe usw.) vorhanden, oder die im Schiffsregister verzeichnet sind.



Schonergaliot

DIE UNION

Baujahr 1827
Länge 70 Fuß 6 Zoll
Breite 18 Fuß 3 Zoll
Tiefe 8 Fuß 5 Zoll
Tragf. 43 Commerz-Last

Reeder: Bolte & Co.

Kapitän: H. Hohorst, Vegesack.

Erhielt 1835 den letzten Bremer Seepaß. (Dokument: Bielbrief im Bremer Staatsarchiv).

Brigg

MARIE

Stapellauf 14. 11. 1828
Länge 66 Fuß, Breite 23 Fuß
Tiefe 11 Fuß 10 Zoll
Tragf. 47 Commerz-Last

Reeder: v. Lengerke; Walte; D. H. Wätjen.

Kapitän: B. Behrens.

Erhielt am 21. Mai 1830 den letzten Bremer Seepaß.
(Dokument: Bielbrief im Bremer Staatsarchiv).

Brigg

EMILIE UND HELENE

Baujahr 1832
Länge 91 Fuß
Breite 25 Fuß 9 Zoll
Tragf. 90 Commerz-Last

Reeder: Melchers & Co., Bremen.

Kapitäne: Mertens; Rabe; Weydemann.

Erhielt am 13. 8. 1845 den letzten Bremer Seepaß.
(Dokument: Bielbrief im Bremer Staatsarchiv).

Galiot

JOHANNA

Stapellauf 26. 3. 1834
Länge 70 Fuß 7 Zoll
Breite 17 Fuß 8 Zoll
Tiefe 8 Fuß 6 Zoll
Tragf. 60 Roggen Last

Reeder: Johann Lange, Vegesack (1/2); Hans Jürgen Tweidtmann, Vegesack (1/2).

Erhielt 1838 den letzten Bremer Seepaß.
(Dokument: Bremer Seeschiffsregister).

Schoner

OLIVER

Stapellauf 12. 11. 1833
Länge 96 Fuß
Breite 21 Fuß 7,5 Zoll
Tiefe 8 Fuß 5 Zoll
Tragf. 80 Roggen Last

Reeder: Johann Lange, Vegesack. 1854 Hinr. Quense, Vegesack.

Kapitäne: J. Lamke, Vegesack; Hans Warnken; Joh. H. Schwart, Vegesack; Simon Gerrit Sörensen, Bremerhaven.

(Dokument: Bielbrief im Bremer Staatsarchiv, wobei der Vermerk zu finden, daß das Schiff ursprünglich für einen anderen Zweck gedacht war.)

Das Schiff ging am 8. Dezember 1854 bei Helgoland total verloren.

Kuff

DIE HOFFNUNG

Stapellauf 4. 6. 1818
Länge 97 Fuß, Breite 23 Fuß
Tiefe 10 Fuß 4 Zoll
Tragf. 115 Roggen Last

Reeder und Kapitän: Martin Haesloop, Rönnebeck.
(Dokument: Bielbrief im Staatsarchiv Hannover).

Bark

PLANET

Baujahr 1854
Tragf. 206 Last

„Planet" soll (nach Dr. Höver: „Von der Galiot zum Fünfmaster", Seite 197) für die „A.G. Visurgis" gebaut worden sein. Das Schiff wurde später nach Norwegen verkauft.

Spengemann: „Südseefahrer", Seite 153.

Von der Oldenburger „Aktiengesellschaft Visurgis" erhielt Eduard Dallmann, Blumenthal, derzeit 29 Jahre alt, den Südseewaler „Planet" als Kapitän zur Führung. Der „Planet" war eine Bark, 206 Last groß, wurde 1854 auf Langes Werft in Vegesack gebaut und ging am 17. Oktober 1859 nach der Südsee in See. Während des nordischen Sommers jagte Dallmann Wale und Robben im Ochotskischen Meer, an der Küste von Ajan, um Sachalin und im Bering-Meer. In der Winterzeit segelte der „Planet" auf Spermwalfang in die Südsee, von den Sandwichs- bis zu den Salomon-Inseln. Im März jedes Jahres nahm das Schiff seinen Kurs nordwärts über die Marianen nach Japan, um dort, gewöhnlich im Hafen von Hakodate, Wasser und Proviant an Bord zu nehmen und den Waler für eine neue Reise in die Arktis auszurüsten. Nach dreieinhalbjähriger Fangzeit und Reise kehrte der „Planet" am 10. Juni 1863 mit „reichem Segen" zurück. Aber trotzdem verkaufte die Aktiengesellschaft Visurgis die Bark „Planet" nach Norwegen.

BIENE

Baujahr 1874
167 Registertonnen, 48 PS
Besteller Siedenburg Wendt & Co.
Bremen.

Reeder: Siedenburg, Wendt & Co., Bremen.

Kapitän: M. Jantzen, Grohn.

SCHWAN

Baujahr 1876
312 Registertonnen
Besteller P. M. Seetzen, Hamburg

Reeder: Peter Ulrich Seetzen, Leer, Ostfr., ab 1890 Seetzen, Gebr., Hamburg.

Kapitän: J. Fokken.

Das Schiff wurde Ende 1890 verkauft an Chr. Simoni, Aalborg, Dänemark.
Neuer Name: „Svanen".

LISTE

DER AUF DER SCHIFFSWERFT VON

H. F. ULRICHS

ERBAUTEN SCHIFFE

1838-1895

1 *Brigg*

VICTORIA

Stapellauf 30. 6. 1839
Länge 83 Fuß 6 Zoll
Breite 23 Fuß 6 Zoll
Tiefe 12 Fuß 2 Zoll
Tragf. 110 Last

Reeder: 1839 G. G. Schröder, Vegesack (1/3); F. C. A. Murtfeld, Bremen (1/4); J. A. Graeser, Bremen (5/12). 1846 Bernhard Hennings & Co. 1848 Block & Co., Bremen. 1851 Diedrich Hagens, Bremen. 1853 C. A. Schröder & Co., Bremen.

Kapitäne: Gustav Georg Schröder, Vegesack. 1846 Heinrich Gerhard Rosenkranz, Bremen; Joh. Diedr. Plate, Vegesack. 1852 Gerhard Wallrafe. 1858 Carl Rudolf Huning, Bremen.

Der Name des Schiffes wurde 1846 geändert in „Francisco". Es fuhr von 1849 bis 1850 für die Firma Edmund Trompowsky in Riga unter russischer Flagge. 1850 wurde das Schiff in „Louise" umbenannt. Es erhielt neunmal den Bremer Seepaß, zuletzt am 2. August 1858. 1860 wurde es als verschollen erklärt.

---

2 *Brigg*

ARMINIUS

Stapellauf 6. 12. 1839
Länge 86 Fuß 6 Zoll
Breite 25 Fuß 3 Zoll
Tiefe 11 Fuß 8 Zoll
Tragf. 115 Last

Reeder: Gildemeister & Ries (3/4); M. & F. A. Gildemeister (1/4); beide in Bremen.

Kapitäne: Hermann Otto, Bremen, 1846 Chr. Fr. Wiegemeyer, Bremen. 1847 Lüder Mensing, Bremen. 1848 Gerh. Nordenholz, Vegesack.

Das Schiff wurde 1857 verkauft und ging 1860 auf der Reise von Macao nach Bangkok verloren.

---

3 *Bark*

PHILADELPHIA

Stapellauf 30. 6. 1840
Länge 104 Fuß
Breite 29 Fuß 5 Zoll ü. B.
Tiefe 15 Fuß 10,5 Zoll
Tragf. 195 Last

Reeder: Plate & Schöttler. 1846 D. Plate als Inhaber der Firma Plate & Co. (1/4); C. A. Schöttler als Inhaber der Firma C. A. Schöttler & Co. (1/4); Diedr. Behrens (1/2). 1848 Diedr. Behrens (3/4); Anna Rebecca Plate, geb. Mohr (1/4).1850 Plate & Co. (3/4); Anna Rebecca Plate, geb. Mohr (1/4). 1855 Plate & Co.; sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Heinr. W. Greve, Bremen; Heinrich Gaerdes, Vegesack. 1850 Hieronymus Georg Hollmann, Bremen. 1853 Hermann Sander, Bremen.

Das Schiff fuhr als Paketschiff nach Philadelphia und wurde 1857 nach auswärts verkauft, nachdem es fünfzehnmal den Bremer Seepaß erhalten hatte.

---

4 *Brigg*

GERMANIA

Stapellauf 27. 10. 1840
Länge 88 Fuß
Breite 25 Fuß 6 Zoll
Tiefe 13 Fuß 4 Zoll
Tragf. 120 Last

Reeder: B. Grovermann & Co. (2/5); Joh. Friedr. Philippi (2/5); Joh. Georg Wendt (1/5). 1845 Joh. Friedr. Philippi (1/2); B. Grovermann & Co. (1/2); sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Joh. Georg Wendt, Bremen. 1845 Joh. Samuel Kortlang, Bremen. 1850 Hinr. Caspar Smidt, Bremen. 1851 Otto Peter Heyn, Bremen. 1852 H. C. Smidt, Bremen.

Das Schiff wurde 1853 in Hamburg verkauft.

---

5 *Brigg*

LINA

Stapellauf 27. 3. 1841
Länge 84 Fuß 4 Zoll
Breite 23 Fuß 11 Zoll
Tiefe 9 Fuß 11 Zoll
Tragf. 95 Last

Reeder: Spitta, Meyer & Co., Bremen.

Kapitäne: Gerhard Meentzen, Bremen; Hinrich Osterloh, Bremen.

Das Schiff erhielt sechsmal den Bremer Seepaß, zuletzt 1848.

---

6 *Vollschiff*

ANN

Stapellauf 4. 11. 1841
Länge 107 Fuß, Breite 28 Fuß
Tiefe 17 Fuß 1 Zoll
Tragf. 225 Last
Besteller Lehmann & Co., Bremen

Reeder: Chr. Schramm. 1849 G. W. Finke (3/6), Lüdering & Co. (1/6); Diedr. Tegeler (1/3). November 1849 Chr. Schramm; sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Joh. Christ. Herm. Grote, Bremen; Joh. Horstmann, Vegesack; Theodor Lüdering, Bremen. 1849 Diedrich Tegeler, Bremen.

Das Schiff wurde am 7. Juni 1849 an F. O. Hanf, St. Petersburg, verkauft, fuhr unter russischer Flagge und wurde November 1849 zurückgekauft von Schramm. Im Dezember 1849 wurde der Name in „Erie" geändert. Das Schiff strandete 1851 und ging verloren.

---

7 *Schoner*

AURORA

Stapellauf Juli 1841
Länge 70 Fuß, Breite 22 Fuß
Tiefe 8 Fuß 6 Zoll
Tragf. 60 Last

Reeder: J. D. Köncke jr., Bremen.

Kapitän: Müller.

---

8 *Bark*

HUDSON

Stapellauf 25. 4. 1842
Länge 94 Fuß, Breite 26 Fuß
Tiefe 15 Fuß
Tragf. 155 Last

Reeder: Konitzky & Thiermann, Bremen (1/4); Anton Papendieck, Bremen (1/4); Friedrich Konitzky, Bremen (1/4); Hermann Hohorst, Vegesack (1/4).

Kapitäne: Hermann Hohorst, Vegesack; Diedrich Schilling, Vegesack.

Das Schiff erhielt viermal den Bremer Seepaß, zuletzt am 30. August 1845.

---

9 *Schoner*

AGNES

Stapellauf 18. 5. 1842
Länge 71 Fuß, Breite 20 Fuß 6 Zoll
Tiefe 9 Fuß 3 Zoll
Tragf. 60 Last

Reeder: H. Schröder & Sohn, Bremen.

Kapitän: F. Haesloop, Vegesack.

Das Schiff erhielt nur einmal den Bremer Seepaß, am 7. Juni 1842.

---

10 *Brigg*

MARIANNE

Stapellauf 3. 1. 1843
Länge 82 Fuß, Breite 23 Fuß ü. B.
Tiefe 11 Fuß 2 Zoll
Tragf. 95 Last

Reeder: B. Grovermann & Co., Bremen (1/2); August Brinkama, Vegesack (1/2). 1846 Gebrüder Focke, Bremen. 1852 Gustav Smidt, Bremen (2/3); Hermann Renjes, Bremen (1/3). 1856 Gustav Smidt, Bremen.

Kapitäne: Aug. Brinkama, Vegesack. 1846 Theodor Prange, Bremen. 1851 Gerhard Wallrafe, Vegesack. 1852 Hermann Renjes, Bremen. 1854 Hermann Hinrich Claussen, Bremen.

Das Schiff strandete im Frühjahr 1857 an der holländischen Küste und ging verloren.

---

11 *Vollschiff*

KRONPRINZESSIN VON HANNOVER

Stapellauf 28. 10. 1843
Länge 122 Fuß, Breite 32 Fuß
Tiefe 19 Fuß 6 Zoll
Tragf. 340 Last

Reeder: Hannoversche Südseefischerei Co., Fähr.

Kommandeur: D. Hoegemann.

Das Schiff war ein hervorragender Wal- und Spermfischfänger. Erste Ausfahrt: 6. Januar 1844. Das Schiff kehrte erst nach drei Jahren zurück. Es war später in der Passagierfahrt nach New York beschäftigt.

---

12 *Schonerbark*

RIO PAQUET

Stapellauf 8. 8. 1844
Länge 84 Fuß, Breite 24 Fuß ü. B.
Tiefe 11 Fuß 5 Zoll
Tragf. 100 Last

Reeder: George Carl Schünemann, Bremen (1/2); Martin Wenke sen., Vegesack (1/2). 1850 Martin Wenke sen., Vegesack. 1855 G. Ihlder jun. (1/4); H. Ihlder (1/4); Reinh. Bädecker, Bremen (1/4); Wm. Stisser & Co., Bremen (1/4).

Kapitäne: Martin Wenke sen., Vegesack. 1853 Jacob Wenke, Vegesack. 1855 Franz Friedrichs, Bremen.

Das Schiff wurde 1856 nach Oldenburg verkauft und fuhr unter oldenburgischer Flagge, *Kapitän* war Martin Wenke.

13 *Vollschiff*

POST

Stapellauf 9. 4. 1845
Länge 122 Fuß, Breite 32 Fuß
Tiefe 20 Fuß
Tragf. 340 Last

Reeder: Frederik & Everhard Delius. 1850 Everhard Carl Delius (1/2); Gottfried Hermann Schumacher (1/2). 1852 Delius & Schumacher. 1853 Everhard Carl Delius & Co. 1856 Reinhard Bädecker (1/2); Joh. Chr. Wiegand (1/2). 1859 Reinh. Bädecker; sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Lüder Hinrichsen, Bremen; Georg Wilhelm Haake, Vegesack. 1852 Christ. Treviranus, Bremen; G. W. Haake, Vegesack. 1853 Carl Joh. H. Rahe, Bremen. 1856 Joh. Chr. Wiegand, Bremen. 1860 Lüder Gerhard Mauer, Vegesack.

Das Schiff wurde 1862 nach Norwegen verkauft.

---

14 *Bark*

ELISE UND CHARLOTTE

Stapellauf März 1845
Länge 97 Fuß
Breite 25 Fuß 6 Zoll
Tiefe 13 Fuß 6 Zoll
Tragf. 150 Last

Reeder: B. Grovermann & Co., Bremen.

Kapitäne: Joh. Georg Wendt, Bremen. 1850 Joh. Samuel Kortlang, Bremen. 1853 Gerh. Payeken jr., Bremen. 1854 Joh. Sam. Kortlang, Bremen. 1856 Joh. Ludwig Buhrkuhl, Burg. 1856 Otto Peter Heyn, Bremen. 1859 Hermann Garrels, Bremen. 1860 Georg Jaburg, Vegesack. 1864 Hinrich Christian Ludwig Riefe, Bremen.

Das Schiff wurde 1864 zu St. Miguel (Azoren) kondemniert.

---

15 *Brigg*

FRANZISCA

Stapellauf 23. 10. 1845
Länge 112 Fuß
Breite 30 Fuß ü. B.
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 220 Last

Reeder: Friedr. Leo Quentell (1/2); Friedrich Wm. Stallforth Wwe. (1/2). 1857 Wm. Eduard Quentell (1/2); Friedrich Wm. Stallforth Wwe. (1/2). 1859 Wilh. Eduard Quentell (1/2); Fr. Wilh. Stallforth Wwe. (1/2); sämtlich in Bremen.

Kapitäne: A. Hagedorn, Bremen; Tönjes Stürje, Burg; Math. Raake, Bremen.

Das Schiff wurde 1861 nach Hamburg verkauft.

---

16 *Vollschiff*

LOUISIANA

Stapellauf 26. 8. 1846
Länge 128 Fuß
Breite 34 Fuß 4 Zoll
Tiefe 20 Fuß 2 Zoll
Tragf. 367 Last

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Hermann Baetjer, Bremen. 1855 Hermann Ludw. Diedr. Deike, Bremen. 1856 Diedr. Müller, Bremen.

Das Schiff wurde in der New-Orleans-Fahrt beschäftigt und am 31. August 1860 nach Norwegen verkauft.

---

17 *Bark*

v. VINCKE

Stapellauf 27. 2. 1847
Länge 100 Fuß, Breite 27 Fuß
Tiefe 15 Fuß 6 Zoll
Tragf. 180 Last

Reeder: Fr. & Everh. Delius. 1851 Fredk. Delius. 1853 Fredk. Delius & Sohn. 1854 Wm. Stisser & Co. (1/2); Heinrich Christ. Dieckmann (1/2). 1856 H. H. Meier & Co.; sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Friedrich Harde, Vegesack. 1854 Gerhard Payeken jun., Bremen. 1856 Jacob Huesmann, Vegesack.

Das Schiff wurde 1861 nach Hamburg verkauft.

---

18 *Vollschiff*

ERNST MORITZ ARNDT

Stapellauf 23. 10. 1847
Länge 130 Fuß
Breite 34 Fuß ü. B.
Tiefe 21 Fuß
Tragf. 410 Last

Reeder: Fr. & Everh. Delius. 1851 Fredk. Ad. Delius unter der Firma Fredk. Delius. 1853 Fredk. Delius & Sohn. 1856 Fredk. Delius & Sohn (3/8); Anna Delius, geb Post (5/8); 1861 Fredk. Delius & Sohn (1/4); Anna Delius, geb. Post (3/4); sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Albert Haake, Vegesack. 1853 Lüder Rust, Vegesack. 1854 Friedrich Harde, Vegesack. 1855 Lüder Rust, Vegesack. 1857 Friedrich Harde, Vegesack. 1858 Ferdinand Haesloop, Vegesack.

Das Schiff wurde 1864 nach Norwegen verkauft.

---

19 *Brigg*

MARIANNE

Stapellauf Februar 1847
Länge 90 Fuß
Breite 26 Fuß 7 Zoll
Tiefe 13 Fuß 6 Zoll
Tragf. 135 Last

Reeder: B. Grovermann & Co., Bremen. 1867 Georg Cramer, Bremen.

Kapitäne: Aug. Brinkama, Vegesack; Hinr. Willi Sippel, Bremen; Otto Peter Heyn, Bremen; H. Chr. Ludw. Riefe, Bremen. 1867 Hermann Ad. Büttner, Bremen; Carl Ludw. Theodor Hinze, Bremen. 1860 Hinr. Wilh. Sippel, Bremen; Hermann Garrels, Bremen.

Das Schiff wurde 1849 an T. Gromé, St. Petersburg, verkauft. 1850 zurückgekauft, 1864 nochmals nach St. Petersburg verkauft. 1867 war es wieder in Bremer Besitz. Weiteres Schicksal unbekannt.

20 *Schooner*

BALTICUS

Stapellauf August 1847
Tragf. 90 Last

Reeder: H. F. Ulrichs, Vegesack. 1860 Lüder Rust, Bremen.

Kapitäne: Kolkebeck, Fähr. 1860 Lüder Rust, Bremen.

Das Schiff strandete am 5. Dezember 1860 bei Juist und wurde total wrack.

---

21 *Bark*

LESSING

Stapellauf 23. 2. 1848
Länge 103 Fuß
Breite 28 Fuß 8 Zoll ü. B.
Tiefe 15 Fuß
Tragf. 195 Last

Reeder: Arnold Duckwitz, Bremen.

Kapitäne: K. Friedrichs, Bremen. 1862 E. F. Meentzen, Bremen.

Das Schiff wurde 1864 in Swinemünde verkauft und fuhr unter argentinischer Flagge.

---

22 *Bark*

MARIA CLOTHILDE

Stapellauf 29. 4. 1848
Länge 117 Fuß
Breite 32 Fuß 8 Zoll ü. B.
Tiefe 19 Fuß
Tragf. 300 Last

Reeder: Ger. Roiz de la Para, St. Andrea.

Kapitän: M. A. Sarahaged.

---

23 *Brigg*

MARIE UND LOUISE

Stapellauf 27. 11. 1848
Länge 88 Fuß 3 Zoll
Breite 23 Fuß 11,5 Zoll ü. B.
Tiefe 16 Fuß 6,75 Zoll
Tragf. 118 Last

Reeder: B. Grovermann & Co., Bremen. 1862 Carl Eduard Meyer, Bremen.

Kapitäne: D. Schmidt, Vegesack; C. R. Noltenius, Bremen; H. W. Sippel, Bremen 1856. 1862 Joh. Gottfr. Ahrens, Bremerhaven. 1864 J. Köhler, Vegesack.

Der Name des Schiffes wurde etwa 1860 in „Marie Luise" geändert.
Am 14. Oktober 1864 wurde es nach Norwegen verkauft.

24

KANONENBOOT

Stapellauf 20. 6. 1848

Besteller: Die Marineverwaltung der Reichsregierung von 1848.
Die Deutsche Nationalversammlung in der Paulskirche zu Frankfurt a. M. beschloß 1848 die Errichtung einer deutschen Flotte. Die größeren Schiffe wurden alle in England bestellt. Auf deutschen Werften wurden nur einige Kanonenboote erbaut, zwei bei Ulrichs (Nr. 24 und 26), und zwei bei Lange (Nr. 184 und 185).

Kapitän: Catermool.

---

25 *Bark*

ESPERENCE

Stapellauf 4. 8. 1849
Länge 109 Fuß
Breite 28 Fuß 10 Zoll ü. B.
Tiefe 16 Fuß 6 Zoll
Tragf. 220 Last

Reeder: Busemann, Emden.

Kapitän: Mennen.

26

KANONENBOOT

Stapellauf 4. 4. 1849

Besteller: Die Marineverwaltung der Reichsregierung von 1848.
Siehe Nr. 24.

---

27 *Bark*

VICTORIA

Baujahr 1850
Länge 126 Fuß
Tragf. 300 Last

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen (3/4); M. & F. A. Gildemeister, Bremen (1/4).

Kapitän: Hermann Otto, Bremen.

Das Schiff wurde am 19. Mai 1852 nach Hamburg verkauft.

---

28 *Bark*

AMARANTH

Baujahr 1851
Länge 126 Fuß
Breite 32 Fuß ü. B.
Tragf. 365 Last

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen. 1864 F. W. Wenke, Bremerhaven.

Kapitäne: J. D. Probst, Bremen; F. A. C. Heydorn, Bremen 1859. 1864 Rich. Ad. Ringk, Bremen.

Im Dezember 1864 wurde der Name in „Friedrich Wilhelm" geändert.

1867 wurde das Schiff nach Norwegen verkauft.

---

29 *Bark*

NORMA

Baujahr 1851
Länge 112 Fuß

Reeder: Konitzky & Thiermann, Bremen (1/4); Anton Papendieck (1/4); Hinrich Wehmann (1/4); Joh. Paul Fr. Aug. Horstmann (1/4). 1856 Traub & Co., Bremen. 1860 J. A. Suffert, Bremen.

Kapitäne: Joh. Paul Fr. Aug. Horstmann, Vegesack. 1856 August Suffert, Bremen.

Das Schiff wurde 1862 nach Norwegen verkauft.

---

30 *Bark*

PATRIA

Baujahr 1852
Länge 120 Fuß
Breite 29 Fuß ü. B.
Tiefe 16 Fuß
Tragf. 270 Last

Reeder: Joh. Köper (1/4); F. Hederich (1/4); C. B. Ulrichs (1/6); B. Grovermann & Co. (1/3). 1855 B. Grovermann & Co. (11/24); F. Hederich (9/24); Reidemeister & Ulrichs (4/24); sämtlich in Bremen.

Kapitän: Heinrich Wilhelm Sippel, Bremen.

Das Schiff wurde am 4. April 1856 in Hamburg verkauft.

---

31 *Vollschiff*

NEPTUN

Baujahr 1852
Tragf. 200 Last

Reeder: Bis 1865 Moormann & Co., Wremen.

Kapitän: Fertmann.

Das Schiff war ein Grönlandfahrer. 1854 Fangergebnis einer einzigen Reise: Felle und Tran von 9000 Robben. Das Schiff fand später Verwendung als Frachtfahrer in Ostindien.

---

32 *Bark*

HANSA

Baujahr 1852
Länge 125 Fuß
Breite 28 Fuß 6 Zoll ü. B.
Tiefe 14 Fuß 4 Zoll
Tragf. 243 Last

Reeder: B. Grovermann & Co., Bremen.

Kapitäne: A. Brinkama, Vegesack; Georg Jaburg, Vegesack, 1858; Peter Heyn, Bremen; Ad. Büttner, Bremen; H. C. L. Riefe, Bremen.

Das Schiff erhielt neunmal den Bremer Seepaß, zuletzt 1866.

---

33 *Bark*

REPUBLIK

Baujahr 1853
Länge 140 Fuß
Breite 32 Fuß 4 Zoll ü. B.
Tiefe 17 Fuß 6 Zoll
Tragf. 375 Last

Reeder: Diedrich Albers (1/3); Hermann Ferdinand Henschen (1/3); Joh. Friedr. Lehmkuhl (1/3). 1864 Albers & Claussen (2/3); Joh. Friedr. Lehmkuhl Wwe. (1/3); sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Wilhelm Heinrich Wenke, Vegesack. 1858 Joh. Hinrich Brookmann, Vegesack. 1859 Wilhelm Heinr. Wenke, Vegesack. 1862 Johann Köpke, Vegesack; Heinr. Schmidt, Vegesack. 1867 Bernhard Fortmann, Vegesack.

Das Schiff erhielt dreizehnmal den Bremer Seepaß, zuletzt 1867.

34 *Schooner*

TROUBADOR

Baujahr 1853
Besteller H. Haase, Bremen

Kapitän: H. Haase, Bremen.

35 *Vollschiff*

BREMEN

Baujahr 1853
Länge 170 Fuß
Breite 37 Fuß ü. B.
Tiefe 21 Fuß 3 Zoll
Tragf. 614 Last

Reeder: J. F. W. Iken & Co. 1862 E. Iken & Co. 1863 Gerhard Lange; sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Daniel Beenken. 1860 Dettmer Meyer, Vegesack. 1862 Carl Heinr. Werner Schierenberg, Vegesack. 1863 Joh. Fr. Dannemann, Bremen. 1866 Joh. Trentwehl. 1868 Jürgen Bullerdiek, Bremen.

Das Schiff hat sich in 34jähriger Seefahrtszeit vorzüglich bewährt und hat in glückhafter Fahrt alle Weltmeere durchkreuzt. In wenigen Jahren fuhren allein mit der „Bremen" über 2000 Deutsche nach New Orleans. Das Schiff ist 1888 verschollen.

36 *Bark*

CLIO

Baujahr 1853

Reeder: Anton Papendieck (1/4); Lüder Stelljes (1/4); Christ. Hanewinkel (1/4); Gerh. Dannemann (1/4). 1861 Anton Papendieck (3/4); Lüder Stelljes, Vegesack (1/4); außer Lüder Stelljes sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Joh. Nicolaus Carl Fröhling, Bremerhaven. 1862 Hermann Haltermann, Vegesack.

Das Schiff wurde 1864 nach Norwegen verkauft.

Bark

MARCO POLO

Baujahr 1853
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 113 Fuß, Breite 26 Fuß
Tiefe 11 Fuß 6 Zoll
Tragf. 150 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Das Schiff wurde 1863 an William O'swald, Hamburg, verkauft. 1866 weiterverkauft an J. F. Gayen in Altona. Beide Reeder nannten die Bark „Mozambique". 1872 an H. Mählmann, Blankenese, weiterverkauft. Juli 1873 auf der Reise von Sierra Leone nach Marseille in der Straße von Gibraltar gestrandet.

37 *Bark*

APOLLO

Baujahr 1854
Länge 130 Fuß
Breite 30 Fuß 8 Zoll ü. B.
Tiefe 15 Fuß 6 Zoll
Tragf. 294 Last

Reeder: 1854 Friedr. Leo Quentell. 1857 Wilh. Eduard Quentell. 1860 Wilh. Ed. Quentell. 1861 F. A. Schumacher (3/6); Carl Siedenburg (1/6); A. Hagedorn (2/6). 1862 Siedenburg, Wendt & Co. (5/12); F. A. Schumacher (3/12); A. Hagedorn (1/12); sämtlich in Bremen.

Kapitäne: Alex Hagedorn, Bremen. 1862 A. Warnkes.

Das Schiff wurde 1866 nach Norwegen verkauft.

---

38 *Bark*

NEW YORK

Baujahr 1854
Länge 133 Fuß
Breite 30 Fuß ü. B.
Tiefe 16 Fuß 6 Zoll
Tragf. 313,5 Last

Reeder: Anton Papendieck (7/12); J. G. Poppe (3/12); Carl Diedr. Osterloh (1/12); Anton Günther Bruns (1/12). 1856 Anton Papendieck (11/24); Hans Hellenberg (3/24); Carl Diedrich Osterloh (2/24); Anton Günther Bruns (2/24); Joh. Geo Poppe (6/24); sämtlich in Bremen.

Kapitän: Joh. Geo Poppe, Bremen.

Das Schiff wurde 1858 in Singapore verkauft und kam unter chinesische Flagge.

---

39 *Schoonerbark*

VICTORIA

Baujahr 1855
Länge 96 Fuß 6 Zoll
Breite 23 Fuß 7 Zoll ü. B.
Tiefe 10 Fuß 11 Zoll
Tragf. 111 Last

Reeder: F. Leo Quentell, Bremen.

Kapitän: Corssen.

---

40 *Bark*

DORETTE

Baujahr 1855
Länge 140 Fuß
Breite 31 Fuß ü. B.
Tiefe 17 Fuß 8 Zoll
Tragf. 365 Last

Reeder: C. Pokrantz & Co., Bremen.

Kapitäne: Joh. Grabau, Vegesack. 1860 Joh. Hinr. Gätjen, Bremen. 1861 Cord Gustavus, Vegesack. 1863 B. Schumacher, Bremen. 1864 Lüder Schulken, Bremen.

Das Schiff erhielt 1864 zuletzt einen Bremer Seepaß.

---

41 *Bark*

CASILDA

Baujahr 1856

Reeder: W. A. Fritze & Co., Bremen.

Kapitäne: Georg Poppe, Vegesack. 1857 Joh. Geo Claussen, Bremen. 1865 Joh. Philipp Ide, Bremen.

Das Schiff erhielt 1865 zuletzt einen Bremer Seepaß.

---

42 *Bark*

MATHILDA

Baujahr 1856

Reeder: Hansing & Co., Hamburg.

Kapitäne: H. F. Röhrden; P. I. Backer; G. F. Fröhling; F. J. Ahlers (wahrscheinlich sämtlich aus der Nähe Hamburgs).

Das Schiff war von 1857 bis 1861 in der Kauri-Fahrt Zanzibar–Guinea beschäftigt. Es rettete am 15. September 1873 die Mannschaft des brennenden englischen Schiffes „Sandersan".

---

43 *Bark*

ATALANTA

Baujahr 1856
Länge 140 Fuß
Breite 32 Fuß ü. B.
Tiefe 17 Fuß 8 Zoll
Tragf. 371 Last

Reeder: Konitzky & Thiermann, Bremen (1/4); Georg C. Mecke & Co., Bremen (1/4); Hinrich Wehmann, Vegesack (1/4); Joh. P. F. Aug. Horstmann, Vegesack (1/4). 1860 Konitzky & Thiermann, Bremen (1/4); Georg C. Mecke & Co., Bremen (1/4); Hinr. Wehmann, Vegesack (1/4); Joh. P. F. Aug. Horstmann, Vegesack (1/4). 1865 Konitzky & Thiermann, Bremen (1/4); Georg C. Mecke & Co., Bremen, (1/4); Hinrich Wehmann, Vegesack (1/4); August Horstmann, Vegesack (1/4).

Kapitäne: August Horstmann, Vegesack. 1861 Hinr. Gerh. Bulling, Vegesack. 1862 J. P. F. Aug. Horstmann, Vegesack. 1863 Joh. von Harten, Vegesack. 1865 Lüder Högemann, Vegesack.

Das Schiff wurde 1880 an Hartlaub, Bremen, verkauft. Der verkaufte es 1882 an C. A. Lüdemann in Riga. Vorher war es aber bereits 1864 vorübergehend in russischem Besitz gewesen.

Friedr. Spengemann schreibt in seinem Buch Auf weiter Fahrt, Kapitänsfrauen an Bord, Seite 34 und folgende, von diesem Schiff unter der Überschrift: Hochzeitsreise auf der „Atalanta":

Die „Atalanta", eine handige Bark von 565 BRT, hatte sich die Bremer Reederei Konitzky & Thiermann 1856–57 auf der Werft von H. F. Ulrichs in Vegesack an der Weser für den

Fracht- und Passagierverkehr nach New York bauen lassen.
Am 4. April 1857 ging die „Atalanta" zu ihrer ersten Reise mit Frachtgut und 252 Passagieren an Bord nach New York in See.

In jenen Jahren erfolgte die Beförderung von Passagieren nach Überseehäfen hauptsächlich noch an Bord von Segelschiffen. Sogar in den 1880er Jahren, als große Passagierdampfer in regelmäßiger Fahrt bereits den Atlantik überquerten, kam es noch häufig vor, daß Passagiere mit Segelschiffen nach Nordamerika und anderen Ländern fuhren. Im Juli 1880 ging z. B. die Bremer Bark „Margarethe" mit 30 Passagieren an Bord von Bremerhaven nach New York in See. Die Überfahrt kostete derzeit nur 90,— Mark. Die Besatzung der kleinen „Atalanta" betrug 16 Mann. Eine schöne lange Fahrzeit, frei von Unfällen an Bord und Havarien, waren der Bark, stets als Auswandererschiff auf demselben Kurse nach New York segelnd, bis zum Verkauf des Schiffes beschieden. Manch schnelle Reise hat die „Atalanta", den Nordatlantik überquerend, gemacht.

Die Kapitäne Horstmann, Bulling, v. Harten, Högemann und Fischer führten die Bark. In der Segelschiffahrtszeit, in der der alte Seemannsspruch: „Hier Söhn, hier hest du min Kalljot (Galiot) un ok min ol'n Seemannshot, nu fahr damit na Ost und West und wo du wat to fahren hest" – noch Geltung und seine praktische Bedeutung hatte, kam es häufig vor, daß alte Kapitäne ihr Kommando, ihr Schiff, dem Sohn oder Schwiegersohn übergaben. Das Letztere war auf der „Atalanta" der Fall.

Als Kapitän Lüder Högemann am 5. Januar 1879 auf seiner letzten Fahrt mit der „Atalanta" von New York kommend in Bremerhaven einlief, übergab er das Schiff dem Verlobten seiner Tochter Anna Amalie, dem Obersteuermann Johann Fischer.

Unter der Führung des neuen Kapitäns ging die Bark, nachdem sie in Bremerhaven gedockt hatte, am 26. März von der Weser nach New York in See. Durch die Frühjahrsstürme, welche in jener Zeit im Atlantik wüteten, verzögerte sich die Reise. Das Schiff kam immerhin noch nach einer mittleren Reisedauer von 47 Tagen am 12. Mai 1879 in New York an. Nach dem Entladen des Schiffes und der Übernahme einer Stückgutladung segelte die „Atalanta" am 11. Juni von New York ab und kam nach schneller, vierundzwanzigtägiger Fahrt am 5. Juli auf der Elbe an.

Am 12. Juli 1879 fand die Hochzeit des Kapitäns Johann Fischer mit Fräulein Anna Högemann und die Trauung des jungen Paares in der Kirche zu Vegesack statt.

Es fiel der jungen Kapitänsfrau sicherlich nicht schwer, auf der „Atalanta", die sie seit ihrer Kindheit von des Vaters Reisen gut kannte und auf der sie mit ihrer Mutter häufig an Bord war, ein eigenes Heim in der Kajüte der Bark zu beziehen. So war das Schiff, die „Atalanta", gewissermaßen schon ein Teil vom Elternhaus. Der Vater hatte ja 15 Jahre hindurch stets glückhafte Fahrten mit der Bark gemacht, warum sollte nicht auch dem jungen Kapitän und seiner Gattin ein gleiches Glück beschieden sein? „Der Wolken, Luft und Winden gibt Wege, Lauf und Bahn, der wird auch Wege finden, da dein Fuß gehen kann."

Anfang August reiste das junge Paar nach Hamburg ab und am 14. desselben Monats begann mit dem Auslaufen der „Atalanta" von Hamburg nach New York die Hochzeitsreise des Ehepaares Fischer auf großer Fahrt über den Atlantik. Schönes Wetter begünstigte den Verlauf der Reise, und nach 31tägiger Segelfahrt konnte die Bark am 14. September 1879 bei Sandy Hook auf der Reede von New York vor Anker gehen. Der Schlußakt der gut verlaufenen Ausreise fand in einer kleinen Abschiedsfeier mit den Passagieren in der Kapitänskajüte statt. Frohen Mutes und mit Dankesworten für den Kapitän, der die Bark gut und sicher über den Ozean geführt hatte, schieden die Amerikafahrer von der „Atalanta" und gingen auf einen kleinen, längsseits schon wartenden Dampfer an Bord, welcher sie zur Aufnahmestation brachte.

Das Entladen und Beladen des Schiffes erfolgte in sehr kurzer Zeit, so daß die Bark bereits am 2. Oktober, wieder heimwärts steuernd, in See gehen konnte. Bestimmungshafen war diesmal Rotterdam.

Im Nordatlantik hatten bereits die Herbststürme eingesetzt, die Rückreise gestaltete sich daher unangenehmer als die Sommerfahrt auf Westkurs. Das Wetter war häufig schlecht und verzögerte die Reise. Das Schiff überstand die starken West- und Nordweststürme jedoch gut, ohne Schaden an der Takelage und am Schiffskörper zu nehmen. Am 13. November hatte die „Atalanta" glücklich Brouwershaven und am 14. Hellevoetslouis (die Südschleuse am Kanal nach Rotterdam) erreicht. Die Rückreise hatte somit 42 Tage gedauert.

Noch zwei weitere Reisen nach New York machte Frau Fischer an Bord der „Atalanta" mit. Auf der nächsten Reise war die Kapitänsfrau Zeuge einer Rettungstat.

Während der Ausreise nach New York im Atlantik auf 42 Grad West und 40 Grad Nord am 22. Februar 1880 kam ein Schiff in Sicht, das Notsignale zeigte. Es war die englische Bark „Orion", die, stark leck, von Sturm und hoher See hart mitgenommen, sich in Seenot befand. Zu gleicher Zeit kam auch die Bark „Matthias", Kapitän Becker, herangesegelt. Beide Schiffe setzten nun ungeachtet des schlechten Wetters Boote aus, führten das Rettungswerk erfolgreich durch und nahmen die Schiffbrüchigen an Bord.

Die Kapitäne Fischer und Becker erhielten später von der Britischen Regierung als Auszeichnung für die Rettung der Besatzung des „Orion" ein Doppelglas mit entsprechender Widmung. Die Bootsbesatzungen erhielten Geldgeschenke.

Auf den Auszügen trug das Doppelglas eingraviert nachstehende Inschrift:

"Presented by the British Government to Capt. I. P. Fischer, Master of the German Ship „Atalanta" in aknowledgment of his services on the occasion of the wreck of the British barque „Orion" on the 22. II. 1880."

Das gleiche Geschenk für Kapitän Becker trug dieselbe Inschrift mit dem Namen Beckers und der Bark „Matthias". Die am Rettungswerk mitbeteiligte Bark „Matthias" gehörte der Reederei Gildemeister & Ries, Bremen.

Nach der Rückkehr der „Atalanta" von der nächsten Reise verkaufte der Reeder Hermann Thiermann am 10. September 1880 das Schiff an den Reeder C. Hartlaub in Bremen. Unter Führung von Kapitän Lutterbrodt machte die Bark Reisen mit Stückgut nach Quebeck und Montreal und kehrte mit einer Holzladung an Bord von Kanada nach Bremerhaven zurück. Hartlaub verkaufte die „Atalanta" im Juli 1882 für 26 790 Mark an C. A. Lüdemann in Riga.

Im Heimatmuseum in Vegesack wird noch ein altes Inventarstück von der Bark „Atalanta" aufbewahrt, es ist eine Messingbüchse, in der einst die Schiffsdokumente: Passagier- und Ladelisten, Meßbrief und Flaggen Certifikat, im Falle von Seenot Aufnahme finden sollten.

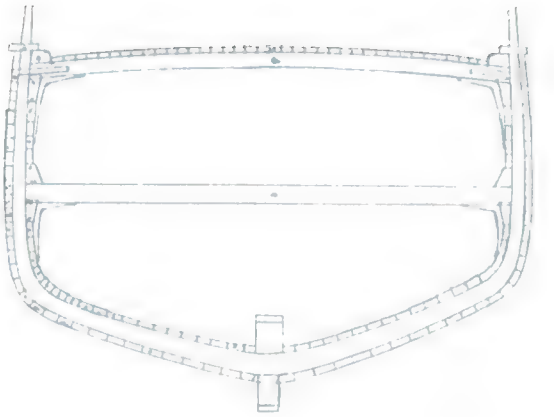
44 *Bark*

EDUARD

Baujahr 1856
Länge 140 Fuß, Breite 32 Fuß ü. B.
Tiefe 17 Fuß 8 Zoll
Tragf. 377 t

Reeder: H. v. Fischer, Bremen.

Kapitän: Wieting.



Bark

ANNA

Baujahr 1856
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 126 Fuß
Breite 26 Fuß ü. B.
Tiefe 13 Fuß 6 Zoll
Tragf. 180 Last

Reeder: H. Bischoff & Co., Bremen.

Kapitän: L. Schulken.

45 *Bark*

ELISABETH

Baujahr 1857
Länge 127 Fuß
Breite 28 Fuß 3 Zoll ü. B.
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 245 t

Reeder: B. Grovermann & Co., Bremen.

Kapitän: Conrad Rudolf Noltenius, Bremen.

Das Schiff ging am 7. Dezember 1867 in der Nähe von Ramsgate total verloren. Die Besatzung konnte gerettet werden. Der Bau des Schiffes hatte 35 868 Reichsthaler frei in See gekostet. „Elisabeth" besegelte hauptsächlich die Route nach Santiago (Cuba).

46 *Bark*

CUBA

Baujahr 1857
Länge 133 Fuß, Breite 30 Fuß ü. B.
Tiefe 16 Fuß 6 Zoll
Tragf. 313,5 Last

Reeder: W. A. Fritze & Co., Bremen.

Kapitäne: Joh. Christ. Bering, Vegesack. 1858 Fr. Ruyter, Vegesack.

47 *Bark*

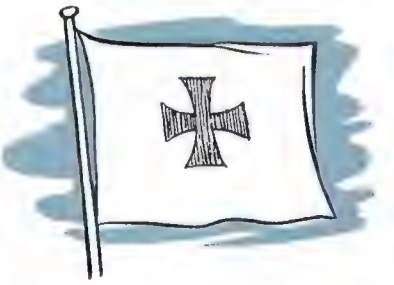
MALACCA

Baujahr 1857
Länge 116 Fuß 10 Zoll
Breite 26 Fuß 2 Zoll ü. B.
Tiefe 13 Fuß 4 Zoll
Tragf. 200 Last

Reeder: A. Behn & Co., Hamburg.

Kapitäne: Stelljes. 1862 E. Paulsen.

Fahrtbereich: Hamburg–Singapore–Hongkong, meist mit eigener Ladung.
Die Reederei A. Behn & Co. bestand von 1851 bis 1879/80. August Behn war der erste Vorsitzende des Germanischen Lloyd.



48 *Brigg*

KOHOLA

Baujahr 1858
Länge 106 Fuß
Breite 26 Fuß 6 Zoll ü. B.
Tiefe 11 Fuß 6 Zoll
Tragf. 153,5 Last

Reeder: W. A. Fritze & Co., Bremen.

Kapitän: Corssen.

49 *Bark*

VENEZUELA

Baujahr 1858

Reeder: C. L. Meister & Co., Hamburg.

Kapitäne: C. F. Albertsen und C. Holtorf. 1869 verkauft an Kapitän J. G. E. Hoffheyser. 1871 geführt von Kapitän J. Radvan. 1880 verkauft an Albert Diedr. Kröncke und Kapitän J. F. Kröncke, für diese 1882 zuletzt im Hamburger Register. (Die Reederei C. L. D. Meister & Co. bestand von 1839 bis 1869).

Bark

MACASSAR

Baujahr 1858
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 132 Fuß
Breite 30 Fuß 6 Zoll ü. B.
Tiefe 17 Fuß
Tragf. 335 Last

Reeder: A. Behn & Co., Hamburg. 1880 Behns Teilhaber Arnold Otto Meyer, Hamburg. 1890 Kapitän H. J. Bose, Ternate, Holland.

Kapitäne: J. Gödje; J. C. E. Böhm; F. Petersen; P. Schmidt; J. H. Steffen, G. E. Jessen (wohl alle in Hamburg und Umgebung).

1869 wurde die Bark in „Therese Behn" umbenannt.

50 *Bark*

FIDELIO

Baujahr 1859
Länge 129 Fuß
Breite 27 Fuß 9 Zoll ü. B.
Tiefe 14 Fuß 3 Zoll
Tragf. 223 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: J. Hauschild; D. Bohase; H. Schuldt (wohl alle in Hamburg und Umgebung).

Das Schiff war besonders für die Zanzibar-Lagos-Fahrt erbaut und machte viele solcher Reisen. Es ist am 25. November 1878 auf einem Riff von Shantung gestrandet und aufgebrochen.

51 *Bark*

NORMA

Baujahr 1859
Länge 132 Fuß
Breite 28 Fuß 9 Zoll ü. B.
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 262 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: Lafrenz, Nußbaum und Runge.

Das Schiff wurde am 11. November 1880 an C. Aistrup, Frederickshavn, Dänemark, verkauft. Neuer Name: „Maria Aistrup", Kapitän Thomsen. Es ist 1888 weiterverkauft als „Emil" an H. C. Petersen, Frederickshavn, dann an R. Petré, Oscarshamn, Schweden, weiter an Johann Johannsson in Rorlagsbro als „Emil". Es wurde 1908 zuletzt im Lloyds Register geführt.

52 *Bark*

PARADIES

Baujahr 1860
Länge 132 Fuß
Breite 28 Fuß 9 Zoll ü. B.
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 262 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: J. Popp und W. Thuro.

Das Schiff machte eine Reise um die Erde und war im Januar 1868 in Valparaiso, Oktober 1868 an der chinesischen Küste in Hongkong und Macao. Es wurde 1880 an H. N. Jeppesen, Dragör, Dänemark, verkauft und umbenannt in „Paradis".

53 *Bark*

ESMERALDA

Baujahr 1860
Länge 132 Fuß
Breite 28 Fuß 9 Zoll ü. B.
Tragf. 262 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: P. A. Polack; J. Drewes; P. Koppelmann.

Das Schiff hat unter Kapitän Polack eine außerordentlich schnelle Reise in 101 Tagen von China nach Liverpool gemacht. Ab Shanghai 22. Dezember 1863, an Liverpool 1. April 1864. Es wurde 1873 an J. C. Andersen nach Sandefjord in Norwegen verkauft. 1890 gehörte es der Actieselskab Esmeralda in Frederikstad, Norwegen.

Bark

GOETHE

Baujahr 1860
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 140 Fuß
Breite 30 Fuß 6 Zoll ü. B.
Tiefe 17 Fuß 6 Zoll
Tragf. 360 Last

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

---

54 *Bark*

MAURY

Baujahr 1861
Länge 135 Fuß
Breite 30 Fuß 0 Zoll ü. B.
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 260 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: J. H. Harms; M. Sachau.

Das Schiff war bis 1875 im Besitz der Firma. Weiteres Schicksal unbekannt.

---

55 *Bark*

COLUMBUS

Baujahr 1861
Länge 140 Fuß, Breite 33 Fuß ü. B.
Tiefe 17 Fuß 6 Zoll
Tragf. 397 Last

Reeder: G. Ihlder jun., Bremerhaven (11/16); Joh. D. Ihlder, Bremerhaven (4/16); Wilh. Stisser & Co., Bremen (1/16). 1864 Gerh. Ihlder jun. (9/16); Joh. Diedr. Ihlder (3/16); Wilh. Stisser & Co. (1/4).

Kapitäne: Joh. Gerdes, Bremerhaven. 1863 Wohlert Gerdes, Vegesack. 1866 Joh. Diedr. Hilmer, Vegesack; (D. Ihlder ?; M. Dewers ?).

Das Schiff fuhr als Petroleumclipper und wurde 1883 verkauft, wohin unbekannt.

Bark

PICCIOLA

Baujahr 1861
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 124 Fuß
Breite 27 Fuß ü. B.
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 230 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: A. Pöhl; N. Kroll; F. W. Lütjen; H. C. Grafe.

Fahrtbereich: Zanzibar, Singapore, China und Westafrika.

Das Schiff wurde 1878 an A. J. Jacobsen in Tönsberg verkauft.

---

56 *Bark*

CIVIALE

Baujahr 1862
Länge 135 Fuß
Breite 30 Fuß ü. B.
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 260 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: N. S. Lausen; J. von Holdt; H. Brock; G. P. Nissen.

Das Schiff wurde 1881 nach großer Reparatur in Hamburg an H. P. Christiansen in Kopenhagen verkauft. Neuer Name „Louise". Zanzibar-Lagos-China-Fahrt.

---

57 *Bark*

ALBATROSS

Baujahr 1862
Länge 135 Fuß
Breite 30 Fuß ü. B.
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
260 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: A. P. Kämpffer; P. Koppelmann; P. H. Hansen.

Im Jahre 1881 an J. H. C. Bode in Hamburg verkauft. Neuer Kapitän: M. Hahn.

58 *Schoonerbark*

JAPAN

Baujahr 1862
Länge 122 Fuß 2 Zoll
Breite 27 Fuß 3 Zoll ü. B.
Tiefe 12 Fuß 4,5 Zoll
Tragf. 190¾ Last

Reeder: 1864 Gildemeister & Ries (1/3); M. & F. A. Gildemeister (1/3); Aug. Wilh. Gildemeister (1/3). 1866 M. & F. A. Gildemeister (1/3); Aug. Gildemeister (1/3); Daniel Gildemeister (1/3); sämtlich in Bremen.

Kapitän: Ludwig Christian Friedrich Keferstein, Bremen.

Bark

JOHANNE MARIE

Baujahr 1862
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 150 Fuß
Breite 33 Fuß 9 Zoll ü. B.
Tiefe 18 Fuß 6 Zoll
Tragf. 457 Last

Reeder: Pokrantz & Co., Bremen.

Kapitäne: 1862 Cord Gustavus. 1866 A. Kutscher. 1867 Cord Gustavus; beide Vegesack.

---

59 *Bark*

ALDEBARAN

Stapellauf 18. 4. 1863
Länge 132 Fuß, Breite 28 Fuß ü. B.
Tiefe 13 Fuß
Tragf. 216¾ Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: Körner; P. E. M. Maack.

Das Schiff ist in der Nacht vom 22. zum 23. September 1874 im Taifun in Hongkong gesunken.

---

60 *Bark*

HYDRA

Baujahr 1863
Stapellauf 1. 7. 1863
Länge 135 Fuß, Breite 30 Fuß ü. B.
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 260 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: H. Breckwoldt; H. J. E. Runge.

Das Schiff war bis 1874 im Register für A. J. Hertz Söhne eingetragen. Weiteres Schicksal unbekannt.

---

61 *Bark*

ALBATROSS

Stapellauf 18. 3. 1863

Reeder: H. F. Ulrichs, Vegesack.

Kapitäne: Gerhard Samme, Vegesack. 1868 Hinrich Onken, Bremen.

---

62 *Lootsenschooner*

FRIEDRICH AUGUST

Stapellauf 29. 8. 1863
Länge 75 Fuß
Breite 21 Fuß 2 Zoll ü. B.
Tiefe 9 Fuß 6 Zoll
Tragf. 60 Last

Besteller: Lotsengesellschaft Fedderwarden.

---

63 *Bark*

ARION

Stapellauf 24. 10. 1863
Länge 110 Fuß, Breite 26 Fuß ü. B.
Tiefe 11 Fuß
Tragf. 150 Last

Reeder: W. A. Fritze & Co., Bremen. 1880 F. Bosse, Bremerhaven.

Kapitäne: Lorenz Lorentzen, Vegesack. 1864 Berend Jachens, Vegesack. 1867 Friedrich Warnke Nordenholt, Vegesack.

Bark

ELVIRA

Baujahr 1863
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 130 Fuß
Breite 27 Fuß ü. B.
Tiefe 12 Fuß 6 Zoll
Tragf. 230 Last

Reeder: 1863 D. P. Stucken & Sohn, Bremen (3/4); Joh. Gärdes, Vegesack (1/8); Franz Feldhusen, Vegesack (1/8).

Kapitäne: Johann Gärdes, Vegesack. 1868 L. Alldag, Vegesack.

---

64 *Bark*

AURORA

Stapellauf 4. 5. 1864
Länge 140 Fuß 3 Zoll
Breite 30 Fuß 5 Zoll ü. B.
Tiefe 15 Fuß 3 Zoll
Tragf. 293 Last

Reeder: N. de Olaguibel, Bilbao.

---

65 *Bark*

AMARANTH

Stapellauf 13. 10. 1864
Länge 162 Fuß 3 Zoll
Breite 35 Fuß 8 Zoll ü. B.
Tiefe 21 Fuß 2 Zoll
Tragf. 603 Last

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Fr. Aug. Chr. Heidorn, Bremen. 1868 Bernhard von Hagen, Vegesack.

---

66 *Bark*

MADEIRA

Stapellauf 10. 6. 1865
Länge 140 Fuß 7 Zoll
Breite 31 Fuß 3 Zoll ü. B.
Tiefe 15 Fuß 8,5 Zoll
Tragf. 319,5 Last

Reeder: Hertz & Söhne, Hamburg.

Kapitäne: Polack; Schnehagen.

Rettete Juni 1865 auf der Reise von Saigon 31 Schiffbrüchige der italienischen Bark „Napoleone Contorara". Strandete unter Kapitän Schnehagen am 28. März 1869 auf den Pratas Shoals auf der Reise von Hongkong nach Yokohama mit Zucker.

---

67 *Bark*

CARY UND JANE

Baujahr 1865
Länge 135 Fuß, Breite 30 Fuß ü. B.
Tiefe 14 Fuß 6 Zoll
Tragf. 275 Last

Reeder: Böhl Gebrüder & Co., Hamburg.

Kapitän: H. W. Jensen.

Ab 1871 erscheint das Schiff nicht mehr im Verzeichnis.

68 *Bark*

MARIA

Baujahr 1865
Länge 142 Fuß 6 Zoll
Breite 31 Fuß 6 Zoll ü. B.
Tiefe 16 Fuß 6 Zoll
Tragf. 350 Last

Reeder: N. de Olaguibel, Bilbao.

Bark

FREIHANDEL

Baujahr 1865
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 152 Fuß
Breite 32 Fuß ü. B.
Tiefe 19 Fuß
Tragf. 517 Last

Reeder: H. H. Meier & Co., Bremen.

Kapitäne: 1865 Carl Achilles Julius Hargesheimer; später J. Wächter, Vegesack.

Es war das letzte Schiff der Reederei und wurde 1886 für 25 000 Mark verkauft.

69 *Bark*

HUMBOLDT

Baujahr 1866
Länge 155 Fuß 3 Zoll
Breite 35 Fuß 1 Zoll ü. B.
Tiefe 20 Fuß 1 Zoll
Tragf. 546,5 Last

Reeder: Gerhard Ihlder jr., Bremerhaven (1/2); Wm. Stisser & Co., Bremen (1/2).

Kapitän: Carl Gerdes, Vegesack.

Das Schiff ist bereits am 2. Dezember 1867 auf Vlieland gestrandet.

70 *Bark*

BRAZILEIRA

Baujahr 1866
Länge 132 Fuß 10 Zoll
Breite 29 Fuß 8 Zoll ü. B.
Tiefe 11 Fuß 4 Zoll
Tragf. 204 Last

Reeder: Stockmeyer, Mosle & Co., Bremen (1/3); Heinr. Jul. Lackemann, Bremen (1/3); Edmund Pavenstedt, Bremen (1/3).

Kapitän: Ferdinand Wessels, Vegesack.

Mosle verkaufte die Bark später an J. B. Reiners & Co., Brake.

Kapitän: Drabbert.

Das Schiff strandete am 25. März 1883 bei einem furchtbaren Orkan im Hafen von Apia. Das Wrack wurde verkauft, wiederhergestellt und fuhr dann für die Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft in Hamburg.

Friedrich Spengemann beschreibt in seinem Buch Südseefahrer, Seite 86 ff., die Strandung des Schiffes.

Samoa-Inseln, Sehnen, Hoffen, Südseetraum, Wunsch jedes jungen Seemannes in der großen Segelschiffahrtszeit, als Matrose, als Steuermann auch einmal auf ein Schiff für eine Reise nach der Südsee angemustert zu werden. Savaii, Upolu, Perlen der Südsee! Upolu mit Apia ist jedoch die schönste unter ihnen. Aber wie die glänzendsten und schönsten Perlen ihren Trägerinnen nicht immer Glück und manchmal auch Unglück brachten, so die Perlen der Südsee Schiffen und Seeleuten nicht minder.
So manches Schiff blieb auf den Riffen vor Apia, die Masten gebrochen, der Rumpf zerschmettert, Kauffahrtei- und Kriegsschiffe. Die böse Dreieinigkeit in der Zeit des Monsunwechsels: Orkan, Flutwellen und Riff, machte da keinen Unterschied, ob groß, ob klein, ob mit, ob ohne Kanonen an Bord. Was an Schiffen vor dem ungestümen, plötzlichen Einfallen des Orkans nicht früh genug die hohe See gewinnen konnte, war in der Hafenbucht vor Apia verloren, und mit den vielen Schiffen, die auf den Riffen zu Grunde gingen, verlor so mancher brave Seemann sein Leben.

Bei einem solchen Orkan ging die Oldenburger Bark „Brazileira", geführt von Kapitän F. Drabbert, verloren. Das Schiff war 321,79 Registertons groß und gehörte der Reederei I. B. Reiners & Co. in Brake. Vordem war die Bark in Bremen beheimatet und fuhr für die Reederei Stockmeyer, Mosle & Co. In verschiedenen Südseehäfen sollte die Bark Kopra laden.

Die „Brazileira" lief am 24. März 1883 gegen 10 Uhr morgens in die Hafenbucht von Apia ein und legte sich mit beiden Ankern unweit der „Solide" (der Reederei Hustede in Elsfleth gehörend) vor Anker. Kapitän Drabbert ließ sich an Land fahren und konnte nicht mehr an Bord zurückkommen, weil plötzlich aufkommendes böiges Wetter eine Bootsfahrt unmöglich machte. Gegen 8 Uhr abends setzte heftiges Regenwetter ein, nachts nahm der Wind, aus Südost wehend, an Stärke zu, es regnete in Strömen. Der Liegeplatz des Schiffes war gut und weil mit dem Umspringen des Windes gerechnet wurde, glaubte der Steuermann, daß die drei Ankerketten das Schiff halten würden.

Am 25. März gegen 3 Uhr morgens sprang, wie erwartet, tatsächlich der Wind nach Nordost um. Inzwischen war der Sturm zum Orkan angeschwollen, heftige Regengüsse gingen nieder, das Schiff arbeitete schwer in der hochauflaufenden See. Die Luft war von Wasserdampf gefüllt, es war nicht möglich, auch nur einige Meter weit zu sehen. Schwer stampfend und schlingernd zerrte der Schiffsrumpf an den Ankerketten. Verschiedentlich wurde gelotet, es wurde ziemlich gleiche Tiefe, also nicht abnehmend gefunden. Bei der dicken Luft gab es keinen sichtbaren festen Punkt, es war daher auch nicht möglich, festzustellen, ob das Schiff im Treiben war, oder ob die Anker im Grunde gehalten hatten. In diesem großen Schiffstreiben aller Schiffe im Hafen während des Orkans stieß die Bark zunächst mit einem Schoner zusammen, hierbei wurden beide Schiffe beschädigt. Nach dem Zusammenstoß wurde die „Brazileira" durch eine gewaltige Flutwelle auf ein flaches Riff geworfen. Rahen, Stengen und Masten zerbrachen. Decksgegenstände waren zertrümmert und über Bord gespült. Aber der Schiffsrumpf erlitt hierbei nur wenig Schaden. Nach dem Aufhellen des Wetters sah die Besatzung, daß alle Schiffe, die vor dem Orkan in der Bucht vor Anker lagen, auf das Riff geworfen waren. Von Land aus wurden nun Versuche unternommen, die Besatzungen der gescheiterten Schiffe vor derem Aufbrechen zu retten; aber alle Versuche, in der noch hochlaufenden See durch die gewaltige Brandung zu kommen, schlugen fehl. Gegen 10 Uhr hatte sich die See etwas beruhigt und nun gelang es den fortgesetzten Anläufen mutiger Samoaner, schwimmend, mit aller Kraft durch die Brandung kämpfend, an das Wrack heranzukommen und mit Leinen eine Verbindung mit dem Strande herzustellen. Mit Todesverachtung arbeiteten sich die Eingeborenen immer wieder durch die Brandung, bis es gelungen war, auch den letzten Mann zu retten.

Bald darauf drehte der Wind, abnehmend, nördlich und am 26. März morgens lachte die Südseesonne bei glatter See auf Upolu und die weite Bucht von Apia hernieder, als sei nichts Böses geschehen. Nach dem Orkan, in der Zeit vom 30. März bis 10. April, machte sich die Besatzung daran, soviel wie möglich Inventar und einen Teil der Ladung zu bergen. Versuche, das Schiff vom Riff frei und in tiefes Wasser zu bringen, hatten leider keinen Erfolg. Das Wasser im Raum stieg, die Bark legte sich stark auf die Seite und war dem Kentern nahe. Die „Brazileira" wurde daher aufgegeben und kondemniert.

Das Wrack wurde in öffentlicher Auktion für 1300 Dollar verkauft. Den Käufern gelang es später, das Schiff wieder dicht und bei einer Springflut wieder flott zu bekommen. Mit einer Nottakelage versehen, segelte das Schiff nach Melbourne, wurde dort gedockt und repariert. Die Bark erhielt neue Masten und für das zerbrochene Ruder, das in Apia notdürftig geflickt worden war, ein neues eingesetzt.

Nach ihrer Wiederherstellung fuhr die „Brazileira" unter der Führung von Kapitän H. Schlüter für die deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südsee-Inseln zu Hamburg.

Was aber die Seeleute an Bord ihrer Schiffe nicht so bemerkt hatten, war, wie sich später herausstellte, daß dieser furchtbare Orkan von einem Seebeben, das eine gewaltige Flutwelle auslöste, begleitet war, daher auch das Treiben der Schiffe mit ihren starken Verankerungen. Außer der „Brazileira" gingen in jener Orkannacht noch fünf weitere Schiffe verloren.

Die ganze Hafenbucht vor Apia bekam durch die Zerstörungen, welche Orkan und Flutwelle angerichtet, ein anderes Aussehen. Den Insulanern bot sich nach der Orkannacht bei Tagesanbruch ein trauriger Anblick dar, auf den Riffen und am Strande lagen die vielen Wracks der Schiffe. Sieben Inseln hatte das Erd- und Seebeben aus der Bucht hervor-

gezaubert, davon ragte eine als nackter Felsen, die anderen sechs als flache Sandbänke aus dem Wasser hervor.
Wäre die „Brazileira“ noch einen Tag länger in See geblieben, so hätte sie vielleicht den Orkan auf hoher See ausgehalten, so aber war sie leider eben noch früh genug gekommen, um am bösen Schicksal der übrigen Schiffe in der Hafenbucht von Apia teilzunehmen.

71 *Bark*

HEDWIG

Stapellauf 24. 7. 1867
Länge 171 Fuß 3 Zoll
Breite 35 Fuß 9 Zoll ü. B.
Tiefe 21 Fuß 1 Zoll
Tragf. 647 Last

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: Hermann Diedrich Bormann, Bremen.

72 *Bark*

BONITO

Stapellauf 18. 7. 1868
Länge 144 Fuß 7,5 Zoll
Breite 31 Fuß 9,5 Zoll ü. B.
Tiefe 16 Fuß 8 Zoll
Tragf. 352 Last

Reeder: A. J. Hertz Söhne, Hamburg.

Kapitän: J. F. Wesenberg.

Das Schiff wurde 1884 nach Norwegen verkauft.

Reeder: 1890 R. Josephsen in Farsund. „Bonito“ war die Zweite dieses Namens bei Hertz Söhne.

73 *Schooner-Brigg*

SAN FRANCISCO

Stapellauf 26. 3. 1868
Länge 110 Fuß 3 Zoll
Breite 27 Fuß 0,75 Zoll ü. B.
Tiefe 11 Fuß 9 Zoll
Tragf. 176 Last

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen.

Kapitäne: W. Lamken und A. Oltmanns.

Bark

KA MOI

Baujahr 1868
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 145 Fuß
Breite 30 Fuß 6 Zoll ü. B.
Tiefe 16 Fuß 6 Zoll
Tragf. 303 Last

Reeder: H. Hackfeld, Bremen.

74 *Bark*

MATHILDE

Stapellauf 4. 11. 1869
Länge 147 Fuß 2 Zoll
Breite 33 Fuß 10 Zoll ü. B.
Tiefe 16 Fuß 9 Zoll
Tragf. 395 Last

Reeder: N. de Olaguibel, Bilbao.

75 *Bark*

GALVESTON

Stapellauf 1. 3. 1869
Länge 143 Fuß 1 Zoll
Breite 34 Fuß 10 Zoll ü. B.
Tiefe 15 Fuß 7 Zoll
Tragf. 434 Last

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: A. Heidorn.

Das Schiff war eines der letzten Segelschiffe mit Einrichtung für Kajütspassagiere an der Weser. Das Schiff kam am 30. Januar 1878 vor Terschelling auf Grund, wurde am 27. August 1878 wieder abgebracht vom Strand und ging Anfang der achtziger Jahre in den Besitz der Firma Reck & Boyes, Bremen, über.

Kapitän: H. Stunkel.

Bark

JOSEFINA

Baujahr 1870
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 152 Fuß 6 Zoll
Breite 34 Fuß 3 Zoll ü. B.
Tiefe 18 Fuß 5,5 Zoll
Tragf. 459 Last

Reeder: H. Hackfeld, Bremen.

---

76 *Bark*

COURIER

Baujahr 1871/1872
Länge 115 Fuß 3 Zoll
Breite 26 Fuß 5 Zoll ü. B.
Tiefe 11 Fuß 9 Zoll
Tragf. 179,5 Last

Reeder: H. Hackfeld, Bremen.

Der „Courier" ist das letzte in Vegesack erbaute hölzerne Segelschiff. Von den in dieser Liste noch folgenden Schiffen sind nur die nicht mit Nummern bezeichneten noch hölzerne Segler. Sie sind sämtlich in Bremerhaven erbaut, wo H. F. Ulrichs auf seiner dortigen Werft den Holzschiffbau beibehielt. In Vegesack sind nach 1872 bei Ulrichs nur noch eiserne und stählerne Schiffe, Dampfer wie Segler, erbaut.

---

77 *Frachtdampfer*

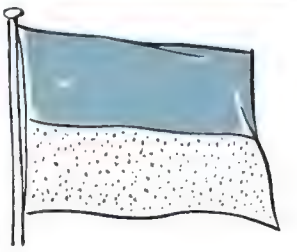
H. F. ULRICHS

Stapellauf 7. 10. 1873
Länge 54,17 m, Breite 7,77 m
Tiefe 4,42 m
Tragf. 700 tons
492 BRT

Reeder: Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun", Bremen.

Material: Eisen. Maschine: Wulfsches System 240 PS der Rostocker A.G.

Geschwindigkeit: 8,5 Kn.



---

78 *Flußdampfer*

FÜRST BISMARCK

Stapellauf Dezember 1872
Länge 44,19 m, Breite 9,14 m
Tiefe 1,78 m
Tragf. 400 tons

Reeder: M. Wessels, Barranquilla.

Das Schiff war ein Hinterraddampfer mit Sternrad, aus Eisen erbaut, und wurde, in Teile zerlegt, nach Südamerika befördert.

Bark

KALE

Baujahr 1872
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 162 Fuß 8 Zoll
Breite 35 Fuß 6 Zoll
Tiefe 19 Fuß 7,5 Zoll
Tragf. 512 Last

Reeder: H. Hackfeld, Bremen.

Friedr. Spengemann: „Südseefahrer", Seite 117.

Die Bark „Kale" erhielt derzeit ihren Namen nach Johann *Carl* Pflüger, der von den Eingeborenen auf Oahu vertraulich in ihrer naiven Art Kale genannt wurde. Karl konnten die Hawaianer nicht aussprechen. Kapitän Rothfos führte den „Kale". Zwölf Jahre hatte das Schiff in glücklicher Fahrt Passagiere und Frachtgut von Bremerhaven nach Honolulu gebracht. Dann wurde es im Januar 1885 für 52 200 Mark an die Reederei J. H. Hustede in Brake verkauft. Kapitän H. J. Reiners führte die Bark für den neuen Reeder.

Bark

HENRIETTE

Baujahr 1873
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 176 Fuß
Breite 36 Fuß 3 Zoll ü. B.
Tiefe 21 Fuß 2 Zoll
Tragf. 635 Last

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: B. von Hagen.

Bark

ELISABETH

Baujahr 1874
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 186 Fuß
Breite 39 Fuß 1,5 Zoll
Tiefe 23 Fuß 3,5 Zoll
1169 NRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: H. Deike.

Das Schiff ist 1904 auf einer Reise von Pensacola nach Buenos Aires mit einer Holzladung an der Küste von Uruguay gestrandet und verlorengegangen. Die Besatzung konnte gerettet werden.

---

79 *Frachtdampfer*
ADOLPH

Stapellauf 7. 11. 1874
Länge 49,79 m, Breite 7,32 m
Tiefe 4,42 m
Tragf. 640 tons
485 BRT, 8,5 Knoten

Reeder: J. D. Bischoff, Vegesack.

Kapitän: G. Hager.

Material: Eisen. Takelung: als Gaffelschoner.

---

80 *Bark*
CAPELLA

Baujahr 1875
Stapellauf 16. 10. 1875
Länge 56,69 m, Breite 9,75 m
Tiefe 6,02 m
Tragf. 1200 tons
947 BRT

Reeder: W. A. Fritze & Co., Bremen.

Kapitäne: J. Bonnhorst und H. Wilms.

Otto Höver: „Von der Galiot zum Fünfmaster", Seite 342.

1875 lief bei H. F. Ulrichs, später Bremer Schiffbau-Gesellschaft in Vegesack, die eiserne Bark „Capella" (947 BRT) für die Reederei W. A. Fritze & Co., Bremen, vom Stapel. Die „Capella" ist eines der bekanntesten und beliebtesten Bremer Segelschiffe gewesen. Sie galt vor Einführung besonderer Ausbildungsschiffe geradezu als *das* Bremer Schulschiff. Wie mancher Bremer Junge ist von besorgten Vätern an Bord gebracht und der Obhut der prächtigen Kapitäne J. Bonnhorst und H. Wilms anvertraut. Unter Führung dieser beiden machte die „Capella" viele glückliche Reisen nach Trinidad und kam von Port of Spain mit Asphalt beladen nach der Weser zurück. So konnte man sie oft im Tau eines Unterweserschleppers an Bremerhaven vorbeifahren sehen.

Bark
ESMERALDA

Baujahr 1875
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 164 Fuß 2 Zoll
Breite 35 Fuß 10 Zoll
Tiefe 19 Fuß 7 Zoll
788 NRT

Reeder: A. J. Hertz Söhne, Hamburg.

Kapitäne: Brock; P. Hansen; J. C. Jäger.

Das Schiff wurde 1884 verkauft an die Neu-Guinea Co. (A. von Hansemann).

Reeder: 1889/1901 Abø Finn, 1901/12 J. V. Karlström, Mariehamn, Finnland. 1912/15 Sigr. Bjorkegren, Simrishamn, (Schweden). 1915 bis 13. 10. 1917 Svenska Rederiaktiebolaget, Stockholm. Das Schiff wurde 1917 von einem U-Boot aufgebracht und verbrannt, die Mannschaft wurde gerettet.

Bark
INDIA

Baujahr 1875
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 164 Fuß 2 Zoll
Breite 35 Fuß 10 Zoll
Tiefe 19 Fuß 7 Zoll
787 NRT

Reeder: O. C. Reinhard, Christiansand.

Bark
HYDRA

Baujahr 1876
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 164 Fuß 2 Zoll
Breite 35 Fuß 10 Zoll
Tiefe 19 Fuß 7 Zoll
785 NRT

Reeder: A. J. Hertz Söhne, Hamburg.

Kapitäne: Oest; C. J. Ringe.

Das Schiff wurde 1887 an H. Harbø, Skjelsko, Dänemark, verkauft, gehörte 1901 bis 1904 der Firma Schlubach & Co., Hamburg. 1905 bis 1912 als „Alejo Ybarra" der Soc. Nacional de Buques Madeiras in Valparaiso.

---

81 *Bark*
SPICA

Baujahr 1876
Stapellauf 22. 4. 1876
Länge 56,69 m, Breite 9,75 m
Tiefe 6,02 m
Tragf. 1200 tons
947 BRT

Reeder: W. A. Fritze & Co., Bremen.

Kapitän: Kruse.

„Spica" wurde 1896 an H. Jeremiasen, Porsgrund, verkauft, dann nach Drammen weiterverkauft, fuhr ab 1922 als „Asalea" von Christiansand und wurde 1927 zum Abbruch nach Holland verkauft.

Bark
OLAGUIBEL

Baujahr 1869
(erbaut in Bremerhaven)
Länge 155 Fuß 1 Zoll
Breite 34 Fuß 11 Zoll ü. B.
Tiefe 19 Fuß 7 Zoll
Tragf. 513 Last

Reeder: N. de Olaguibel, Bilbao.

---

82 *Brigg*
ASANTE

Stapellauf 8. 7. 1876
Länge 35,05 m
Breite 8,07 m
Tiefe 4,07 m
Tragf. 415 tons
315 BRT

Reeder: Bagelmann & Vietor, Bremen.

Kapitän: Hermann Jaburg.

Das Schiff war in der Westafrikanischen Fahrt beschäftigt (Guinea-Küste). Das führende Afrika-Haus war die Firma F. M. Vietor, mit der Bagelmann unter dem Namen „Bagelmann & Vietor" gemeinsam die Reederei betrieben hat. „Asante" war später im Besitz der Firma Hustede, Elsfleth, bis 1890.

BRT = Brutto-Register-Tonnen.
NRT = Netto-Register-Tonnen.

Friedr. Spengemann schreibt in seinem Buch Afrikafahrer, Seite 57.

Das Schiff erhielt seinen Namen nach dem Negerstamm der Asanteer, dem wildesten und grausamsten Stamm an der Goldküste und des dahinterliegenden Landes.
Die Besatzung der „Asante", die von der Reederei Bagelmann im Auftrage der „Baseler Mission" bereedert wurde, bestand außer dem Kapitän aus einem Ober- und einem Untersteuermann, einem Zimmermann, einem Koch, der zugleich Steward war, vier Matrosen, einem Leichtmatrosen und einem Schiffsjungen. Am 3. August musterte die Besatzung für die erste Reise an. Der auf vielen Afrikafahrten bestens bewährte Kapitän Georg Abbes erhielt die Führung der Brigg. Auf der zweiten Reise 1877 rettete die Mannschaft die Besatzung des englischen Schiffes „Catenick", das im Sturm wrack und in sinkendem Zustande angetroffen wurde. Als Anerkennung erhielt Kapt. Abbes von der Königlich Großbritannischen Regierung ein Marine-Doppelglas mit entsprechender Widmung und die Mannschaft Geldgeschenke.
Am 13. April 1883 wurde die Brigg an die Reederei J. H. Hustede in Elsfleth verkauft. Im Sommer 1887 strandete das Schiff bei Savanilla, konnte aber wieder abgebracht werden. Drei Jahre später, September 1890, verkaufte Hustede die „Asante" für 55 000 Mark nach Dänemark.

83 *Vollschiff*

REGULUS

Stapellauf 26. 5. 1877
Länge 60,96 m, Breite 10,44 m
Tiefe 6,17 m
Tragf. 1560 tons
1145 BRT

Reeder: W. A. Fritze & Co., Bremen, später O. D. Ahlers.

Kapitäne: J. Meyer; J. Rosenberger; Jürgens; E. G. Behrens.

Otto Höver schreibt in seinem Buch Von der Galiot zum Fünfmaster, Seite 345 und folgende:

Unter den bremischen Reedereien, die sich am ehesten restlos zum eisernen Segelschiff bekannten, steht die alte Firma W. A. Fritze & Co. an allererster Stelle. Der Versuch mit der feinen kleinen Bark „Capella" Nr. 80 von 1875 war geglückt. Knapp drei Jahre später besteht die gesamte Flotte der Firma W. A. Fritze nur aus eisernen Schiffen. Überzeugt von dem in zahllosen Fällen bewährten Prinzip der geschäftlichen Ökonomie von Schwesterschiffen hatte man an ein und dieselbe Werft, an H. F. Ulrichs in Vegesack, einen Serienauftrag erteilt, der von 1876 bis 1878 in Gestalt von einer neuen eisernen Bark und vier großen eisernen Vollschiffen verwirklicht wurde. Es waren die Schiffe mit den Namen von Fixsternen, die einst jedem Fahrensmann an der Weser und Elbe, zugleich aber auch jedem geringsten Sampankuli und Tallyman am fernen Menam und Irrawaddy geläufig gewesen sind. Im Jahre 1876 lief die Bark „Spica" (947 BRT), Bau-Nr. 81, von Stapel, Kapitän Kruse. Ein Jahr darauf folgte das 1115 BRT große Vollschiff „Regulus", dessen erster Führer Kapitän J. Meyer war. Nach ihm übernahm Kapitän J. Rosenberger das Kommando. Durch seine Gattin, Frau Eugenie Rosenberger, ist der wackere „Regulus" in die deutsche Literatur eingegangen. „Regulus" ist der Held des von Frau Rosenberger verfaßten Tagebuches über die Reisen, die sie auf dem Schiff mitgemacht hat. Das Buch „Auf großer Fahrt" ist eines der besten Segelschiffsbücher, das in deutscher Sprache vorliegt. Seltenes Zeugnis dafür, daß und wie sehr auch eine kluge, geistig höchst kultivierte Frau, eine Schiffersfrau, einem schönen Segelschiff zugetan sein kann. Manchmal spürt man in den Zeilen von Eugenie Rosenberger etwas von der seemännisch dichterischen Empfindsamkeit eines Joseph Conrad. Unvergleichlich die Schilderung einer nächtlichen Sturmfahrt des „Regulus" durch den Kanal im Angesicht der blitzenden Feuer und Lichterreihen der englischen Küste. Oder, wie der „Regulus" beim Ansteuern von Milfordhavn durch Käpten Jürgens seemännische Kunst endlich vom Legerwall freikommt, und was dergleichen spannende Szenen noch mehr sind.

Am 10. März 1899 strandete der „Regulus" nachts bei Schiermonnikoog und wurde ein Totalverlust. Das Vollschiff gehörte damals der Firma O. D. Ahlers und befand sich unter Kapitän E. G. Behrens auf einer Reise von Bremen nach dem Golf von Mexico. Es hatte am 8. März die Weser verlassen.

Dem „Regulus" folgten bei H. F. Ulrichs drei weitere Vollschiffe:
„Wega" (Nr. 84), Kapitän A. Leopold; „Arcturus" (Nr. 87), Kapitän B. Bollmann und „Antares" (Nr. 88), Kapitän N. Nienburg. Die Abmessungen waren denen des „Regulus" gleich.

84 *Vollschiff*

WEGA

Stapellauf 1. 9. 1877
Länge 60,96 m, Breite 10,44 m
Tiefe 6,17 m
Tragf. 1560 tons
1145 BRT

Reeder: W. A. Fritze & Co., Bremen.

Kapitän: A. Leopold.

85 *Frachtdampfer*

PIONIER

Stapellauf 21. 7. 1877
Länge 30,48 m, Breite 5,79 m
Tiefe 1,98 m
115 BRT, 5 Knoten

Reeder: G. Bagelmann, Bremen.

Kapitän: Kunst.

Zweischraubenschiff, Außenhaut Stahl.

86 *Eiserne Bark*

PEI-HO

Stapellauf 10. 10. 1877
Länge 43,43 m, Breite 8,07 m
Tiefe 4,19 m
Tragf. 700 tons
448 BRT

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen.

Kapitän: G. Lamken, Vegesack.

Material: Eisen.

Das Schiff ist 1894 auf der Reise von Barate nach Port Elisabeth mit 13 Personen verschollen.

Vollschiff

KAISER

Baujahr 1877
(in Bremerhaven erbaut)
Länge 190 Fuß
Breite 40 Fuß 6 Zoll
Tiefe 23 Fuß 3 Zoll
1240 NRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: R. Albert, Faust und Steinbömer.

Das Schiff ging nach dem Kriege 1914 in den Besitz von Schuchmann über und hat lange Zeit im Geestemünder Kanal gelegen, sollte schließlich 1924 nach Kiel zum Abwracken bugsiert werden, ging vor Brunsbüttelkoog unter, wurde aber wieder gehoben und abgewrackt.

Vollschiff

ROLAND

Baujahr 1878
(in Bremerhaven erbaut)
Länge 195 Fuß
Breite 40 Fuß 9 Zoll
Tiefe 23 Fuß 4 Zoll
1342 NRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: A. Jülicher.

Beide Schiffe, „Roland" und „Kaiser", sind als Tabaksegler bekanntgeworden und haben bis in den Weltkrieg 1914 hinein ihren Dienst versehen. Es waren die letzten Segelschiffe, die nach 1914 noch unter der Wätjenschen Flagge verblieben sind.

---

87 *Vollschiff*

ARCTURUS

Stapellauf 20. 5. 1878
Länge 60,96 m, Breite 10,44 m
Tiefe 6,17 m
Tragf. 1560 tons
1145 BRT

Reeder: W. A. Fritze & Co., Bremen.

Kapitän: B. Bollmann.

---

88 *Vollschiff*

ANTARES

Stapellauf 13. 8. 1878
Länge 60,96 m, Breite 10,44 m
Tiefe 6,17 m
Tragf. 1560 tons
1145 BRT

Reeder: W. A. Fritze & Co., Bremen.

Kapitän: M. Nienburg.

---

89 *Bark*

MUSCA

Stapellauf 26. 10. 1878
Länge 49,72 m, Breite 8,84 m
Tiefe 4,93 m
Tragf. 1050 tons
720 BRT

Reeder: Joh. H. Hustede, Elsfleth.

Kapitän: Oltmanns.

90 *Bark*

SCHILLER

Stapellauf 2. 8. 1879
Länge 65,53 m
Breite 10,44 m
Tiefe 6,17 m
Tragf. 1740 tons
1261 BRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: H. Gräfing, dann über 20 Jahre C. Steinbömer.

Otto Höver schreibt in seinem Buch Von der Galiot zum Fünfmaster, Seiten 285, 351, 352, von dem Schiff:

1879 ließ Wätjen bei H. F. Ulrichs in Vegesack einen zweiten „Schiller" bauen, eine eiserne Bark von 1260 BRT, die anfangs unter Kapitän H. Gräfing, dann über zwei Jahrzehnte unter Kapitän C. Steinbömer fuhr. Unter letzterem ist die Bark an der Weser ein bekanntes Schiff gewesen. Der Rumpf des guten alten Seglers, auf dem so mancher heimische Fahrensmann seine Ausbildung erhalten hat, dient heute noch (1934) als Kohlenhulk des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven. Noch immer steht der Name „Schiller" am Bug und die famosen Formen des alten Windjammers erfreuen auch heute noch (1934), obgleich die oberen Plattengänge abrasiert sind, jedes empfängliche Auge.
Dieses Schiff, der erste eiserne Segler, den D. H. Wätjen & Co. bei einer Werft an der Unterweser in Auftrag gaben, kann als eine Art Probelieferung gelten. Es kam 1879 zu Wasser, im gleichen Jahre also, in dem bei dem Ulrichsschen Zweigunternehmen in Bremerhaven das große und vorletzte hölzerne Vollschiff „Roland" für Wätjen die Helgen verließ. „Schiller" war am 4. November 1906 bei Dungeneß gestrandet, auf der Ausreise von Tönning nach Melbourne. Am 14. November gelang es, die Bark wieder abzubringen und nach London einzuschleppen. Sie hatte am 27. Oktober unter Kapitän Steinbömer die Eider verlassen. Die Bark war damals mit einigen anderen Segelschiffen von der Hamburger Firma F. L. Sloman & Co. (Fritz Loesener-Sloman) für die Australien-Fahrt gechartert.
Die Bark „Schiller" war gleich ihren Gattungsgenossinnen ein guter Segler. Manche ihrer Reisen unter Führung von Kapitän Steinbömer sind in den Segelhandbüchern der Seewarte vermerkt. Im Jahre 1904 segelte sie in 30 Tagen von Barbados nach Lizard.

91 *Dreimastschoner*

JOHANNE

Stapellauf 17. 5. 1879
Länge 35,05 m, Breite 7,32 m
Tiefe 3,81 m
Tragf. 382 tons
300 BRT

Reeder und Kapitän: R. Ufken, Emden.

92 *Vollschiff*

ADELAIDE

Stapellauf 10. 3. 1881
Länge 66,14 m, Breite 10,44 m
Tiefe 6,31 m
Tragf. 1860 tons
1317 BRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Th. Braun und B. Müller.

Das Schiff strandete auf einer Reise von Barry nach Yokohama mit einer Kohlenladung auf der Insel Yokashima am 21. Mai 1900 und ging total verloren.

93 *Ponton*

Baujahr 1880

Auftraggeber: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

94 *Raddampfer*

FORELLE

Stapellauf 11. 11. 1880
Länge 61,42 m, Breite 6,10 m
Tiefe 2,69 m
298 BRT

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Material: Platten Eisen; Spanten Stahl.

„Forelle" war der letzte mit Niederdruckmaschine und Einspritzkondensation erbaute Flußdampfer des Norddeutschen Lloyd. Das schmucke weiße Schiff war für den Passagierdienst auf der Unterweser bestimmt, mußte aber wegen ungenügender Wassertiefe der Weser zunächst als Bäderdampfer zwischen Bremerhaven und Norderney Verwendung finden. Nach der Weservertiefung wurde die „Forelle" ihrem ursprünglichen Zweck, der Weserschiffahrt zu dienen, zurückgegeben und dürfte noch manchem Bremerhaven-Fahrer und Bäderreisenden in guter Erinnerung sein. Später führte der Dampfer andere Namen und gehörte anderen Reedern, bis er um 1932 von der Weser verschwand.

Vollschiff

CLARA

Baujahr 1882
(in Bremerhaven erbaut)
Länge 197 Fuß 11 Zoll
Breite 40 Fuß 6 Zoll
Tiefe 26 Fuß 6 Zoll
1637 NRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: J. Kuhlmann.

Die „Clara" ist das letzte von H. F. Ulrichs auf der Bremerhavener Werft erbaute hölzerne Segelschiff.
Es ging 1892 im südlichen Pazifik unter. Die Ursache war ein Brand der Kohlenladung. Die Mannschaft wurde gerettet. Ein Boot wurde nach sechs Tagen von der „California", Liverpool, aufgenommen, das andere Boot mit dem ersten Steuermann landete nach fünfzehntägiger Fahrt bei der Insel Nukahiwa, von wo ein amerikanischer Schoner die Mannschaft nach Tahiti brachte.

---

95 *Frachtdampfer*

EUROPA

Stapellauf 21. 11. 1881
Länge 87,02 m, Breite 10,89 m
Tiefe 7,01 m
Tragf. 2850 tons
1989 BRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Material: Platten Eisen, Spanten Stahl.

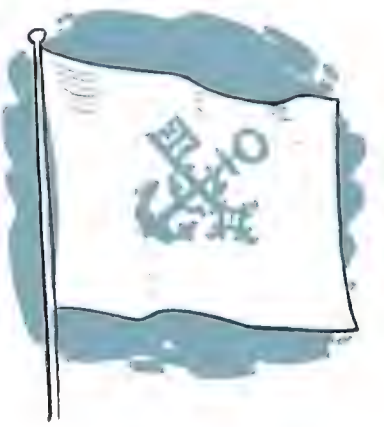
---

96 *Frachtdampfer*

BREMA

Baujahr 1882
Stapellauf 21. 2. 1882
Länge 79,86 m, Breite 10,21 m
Tiefe 7,32 m
Tragf. 2500 tons
1882 BRT

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen.



97 *Pumpenbagger*

Stapellauf 27. 5. 1882
Länge 29,86 m
Breite 7,1 m
Tiefe 3,30 m

Auftraggeber: Marineverwaltung, Wilhelmshaven.

---

98 *Frachtdampfer*

WILHELM

Stapellauf 1. 7. 1882
Länge 54,86 m, Breite 8,23 m
Tiefe 4,34 m
Tragf. 770 tons
628 BRT

Reeder: J. D. Bischoff, Vegesack.

Kapitän: G. Gosewich.

Takelung als Gaffelschoner. Maschine 280 PS.

Das Schiff ging 1898 in das Eigentum eines Ausländers über.

„Corona"

99 *Frachtdampfer*

CORONA

Stapellauf 16. 8. 1882
Länge 79,87 m, Breite 10,42 m
Tiefe 7,32 m
Tragf. 2500 tons
1882 BRT

Reeder: Dampfschiffahrts Ges. Columbus, Elsfleth.

Auch das Schicksal der im Jahre 1882 von der Bremer Schiffsbau-Gesellschaft vorm. H. F. Ulrichs erbauten „Corona" (Schraubendampfer) verdient erwähnt zu werden. Weniger wegen einer besonderen Bauart, noch wegen einer Bewährung in dunklen Sturmnächten, sondern um zu zeigen, welch sonderbare Wege solch ein Schiff manchmal geht. Die „Corona" wurde für die damalige Columbus-Reederei in Elsfleth erbaut und hatte neben der Dampfmaschine noch Segel. Das Schiff wurde später nach Norwegen an die Firma H. M. Wrangell & Co. verkauft, deren damaliger Partner unser heutiger Geschäftsfreund, Herr Jacob Odland in Haugesund, war, dem wir diese Mitteilung jetzt verdanken. Im Oktober 1915 mit einer Ladung Weizen von den USA nach Dänemark unterwegs, sprang das Schiff aus irgendeinem Grunde westlich Irland leck, wurde von der Besatzung verlassen und durch ein englisches Kriegsschiff versenkt.

100 *Frachtdampfer*

HISPANIA

Stapellauf 20. 2. 1883
Länge 76,20 m, Breite 10,21 m
Tiefe 5,66 m
Tragf. 1700 tons
1327 BRT

Reeder: W. H. Müller & Co., Rotterdam.
Takelung als Schoner.

101 *Frachtdampfer*

WALKYRE

Stapellauf 20. 9. 1882
Länge 54,86 m, Breite 8,23 m
Tiefe 4,34 m
Tragf. 770 tons
623 BRT

Reeder: H. Vogemann, Vegesack.
Takelung als Gaffelschoner.

102 *Frachtdampfer*

HASSIA

Stapellauf 8. 5. 1883
Länge 79,86 m, Breite 10,67 m
Tiefe 7,16 m
Tragf. 2500 tons
1822 BRT

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen.
Takelung als Schoner.
Wurde 1891 nach Norwegen verkauft.

103 *Frachtdampfer*

GEORG

Stapellauf 7. 6. 1883
Länge 65,86 m, Breite 8,23 m
Tiefe 4,34 m
Tragf. 870 tons
733 BRT

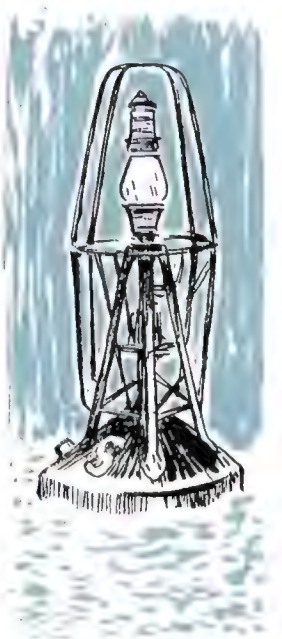
Reeder: J. D. Bischoff, Vegesack.
Takelung als Gaffelschoner.
Das Schiff ist am 14. April 1895 im Kanal unweit Goodwins Sand kollidiert und gesunken.

104 *Frachtdampfer*

STADT SCHLESWIG I

Stapellauf 21. 8. 1883
Länge 51,51 m, Breite 7,77 m
Tiefe 4,04 m
Tragf. 600 tons
535 BRT

Reeder: H. C. Horn, Schleswig.
Takelung als Gaffelschoner.



105 *Frachtdampfer*

VEGESACK

Stapellauf 3. 10. 1883
Länge 51,82 m, Breite 8,07 m
Tiefe 3,96 m
Tragf. 600 tons
538 BRT

Reeder: Wm. France, London.

106 *3 Schleppkähne*

52, 53, 54

Baujahr 1883
Länge je 38,17 m. Tragf. je 380 t

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

107 *Frachtdampfer*

SIRIUS

Stapellauf 12. 4. 1884
Länge 64 m, Breite 9,14 m
Tiefe 4,43 m
Tragf. 1100 tons
1084 BRT

Reeder: Hackmann & Co., Wyborg.

Takelung als Schoner.
Ende 1883 wurde die Firma H. F. Ulrichs in eine Aktiengesellschaft umgewandelt unter dem Namen „Bremer Schiffbaugesellschaft vorm. H. F. Ulrichs". Der „Sirius" war das erste von der neuen Firma gebaute Schiff.

108 *Frachtdampfer*

ORION

Stapellauf 29. 5. 1884
Länge 64 m, Breite 9,14 m
Tiefe 4,43 m
Tragf. 1100 tons
1084 BRT

Reeder: Hackmann & Co., Wyborg.

Lt. Lloyds Register fuhr das Schiff 1927 als „Orion" für die Finske Angfartygs A/B. in Helsingfors

109 *Frachtdampfer*

ARMIN

Stapellauf 9. 7. 1884
Länge 68,88 m, Breite 10,06 m
Tiefe 5,03 m
Tragf. 1460 tons
1285 BRT

Reeder: Rud. Rettich, Hamburg.

Takelung als Schoner.

110 *Frachtdampfer*

RHEINGOLD

Stapellauf 28. 8. 1884
Länge 57,91 m, Breite 8,23 m
Tiefe 4,55 m
Tragf. 950 tons
720 BRT

Reeder: H. Vogemann, Vegesack.
Kapitän: W. Bahls, Vegesack.
Das Schiff wurde 1898 in Manila verkauft. Es hieß später „Cebu" und laut Lloyds 1927 „Euzkadi", Heimathafen Manila (USA).

111 *Vollschiff*

URSULA

Stapellauf 14. 7. 1885
Länge 65,53 m, Breite 11,28 m
Tiefe 7,01 m
Tragf. 2100 tons
1497 BRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.
Kapitän: Morisse:
1889 im Schiffsregister gelöscht. Gestrandet am 30. Oktober 1889 bei Terschelling.

112 *Schleppdampfer*

LESUM

Stapellauf 1. 7. 1885
Länge 23 m, Breite 4,72 m
Tiefe 2,10 m
55 BRT

Auftraggeber: Wasserbauverwaltung Bremen.

---

113 *Hinterraddampfer*

FORTUNA

Stapellauf 1. 10. 1885
Länge 37 m, Breite 5,74 m
Tiefe 2,31 m
Tragf. 110 tons
165 BRT

Reeder: J. Davin & Warnecke, Bremen.

Flußdampfer. Eigentümer 1890: Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft in Bremen. 1900 nach Hamburg verkauft, Eigentümer Theodor Klitzing.

---

114 *Vollschiff*

NIXE

Stapellauf 21. 7. 1887
Länge 69,49 m, Breite 11,89 m
Tiefe 7,32 m
Tragf. 2540 tons
1720 BRT

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen. 1888 Joh. Tiedemann, Bremen.

Kapitäne: A. Fettjuch; Carl Lange.

Baumaterial: Eisen.

Wurde 1911 nach Punta Arenas (Adolfo Andersen) verkauft. März 1912 gestrandet.

Friedr. Spengemann beschreibt den Untergang des Schiffes in seinem Buch Auf weiter Fahrt, Kapitänsfrauen an Bord, Seite 91 und folgende.

GETREU BIS IN DEN TOD

In langer Seefahrtszeit war das Glück mit dem Kapitän Carl Lange gewesen, und an diesem Glück hatte auf vielen großen Reisen an Bord des Vollschiffes „Nixe" auch die Gattin des Kapitäns teilgenommen.

Ende des Jahres 1911 wurde die „Nixe" von der Bremer Reederei „Visurgis" an die chilenische Reederei Sociedad Ballenera in Punta Arenas verkauft und sollte in der Küstenfahrt in Chile Verwendung finden.

In den Hafenstädten an der chilenischen Küste war das 1672 BRT große Vollschiff als alter Salpeterfahrer gut bekannt, nun sollte eine chilenische Hafenstadt Heimathafen des Schiffes werden.

Kapitän Lange wurde von der neuen Reederei als Kapitän des Schiffes mit übernommen, ferner musterte auch wieder der größte Teil der Mannschaft an, die mit wenigen Ausnahmen aus der Unterweser-Gegend stammte und schon Reisen auf der „Nixe" mitgemacht hatte. Unter chilenischer Flagge fahrend, erhielt das Schiff den Namen „Wilhelmine".

In der Voraussetzung, daß die „Wilhelmine" längere Zeit in der chilenischen Küstenfahrt bleiben würde, nahm Kapitän Lange auch seine Frau und seine beiden Kinder, die sechzehnjährige Tochter Frieda und die achtjährige kleine Erika, mit an Bord.

Im Januar 1912 verließ die „Wilhelmine" mit einer Kohlenladung im Raum den englischen Hafen Cardiff. Die Ausreise verlief gut ohne besondere Vorkommnisse, und Mitte Februar traf das Schiff an seinem Bestimmungsort Punta Arenas an der Magelhaes-Straße ein. Von dort sollte das Vollschiff Mitte März von einem großen Walfangdampfer nach einer am Golf von Penas gelegenen Walfangstation geschleppt werden.

In der Nacht zum 24. März kam plötzlich ein schwerer Sturm auf, und es lief nach ganz kurzer Zeit eine gewaltige hohe See, in der der Dampfer die „Wilhelmine" nicht mehr halten konnte und die Schlepptrosse loswerfen mußte.

Vergeblich wurden Versuche gemacht, kleine Segel zu setzen und von Land frei zu segeln. Die Segel zerrissen, das Schiff trieb nun mit der See in die Farnbay und geriet schließlich bei der Insel Jan Stuven auf den felsigen Grund.

Schwere Sturzseen brachen jetzt über das festsitzende Schiff hinweg und zertrümmerten alle am Oberdeck befindlichen Gegenstände und Aufbauten.

Ein Aussetzen der Boote war in dem furchtbaren Unwetter vollkommen unmöglich, ein Boot nach dem anderen wurde in wenigen Minuten von gewaltigen Brechseen aus den Zurrings gerissen, zertrümmert und über Bord gespült.

Durch heftige Grundstöße war das Schiff bereits stark leck geworden, Wasser stand in dem Raum, und es fing an aufzubrechen.

Zur Bergung des Vollschiffes konnte nichts mehr unternommen werden, es galt nur noch, das nackte Leben zu retten. Ein weiteres Verbleiben an Bord bedeutete den sicheren Tod. Die Besatzung hatte daher bereits Schwimmwesten angelegt und einer nach dem anderen wagte den Sprung in die brüllende See auf Leben und Tod, mehrere Leute wurden von den überkommenden schweren Brechern über Bord gespült.

Kapitän Lange hatte das Leben seiner beiden Töchter starken Männern anvertraut, von denen er annehmen konnte, daß sie sich mit Erfolg durch die See und die Brandung an Land kämpfen und den Strand erreichen würden.

Noch eine letzte Umarmung, ein Abschiedskuß von den Eltern, dann springen die beiden Kinder und die sie begleitenden Seeleute in die schäumende See.

Als letzter verbleibt Kapitän Lange auf der zerbrechenden „Wilhelmine", an seiner Seite harrt aus in Sturm und Not sein treues Weib. Festumschlungen wollen sich beide in einem günstigen Augenblick in die See stürzen. Takelageteile zerschmettern an Deck, unter und über ihnen kracht es ... infernalisch ist das Getöse in der Zerstörung des Schiffes durch Sturm und See, da ... ein schwerer Brecher wälzt sich über das ganze Schiff hinweg

und fegt von Bord, was sich noch an Trümmern an Deck befindet, er braust, das Ehepaar trennend, und mit sich fortreißend, mit unbändiger Gewalt über die Reling, und diese zerstörend, hinweg.

Nur viereinhalb Stunden hat diese furchtbare Katastrophe an Zeit gebraucht, um ein starkes, eisernes Schiff und viele Menschenleben zu vernichten.

Als der Morgen graute, fanden Bewohner der Küste am Strande zwischen Schiffstrümmern bewußtlose Menschen liegen, darunter, schwer verletzt, Kapitän Lange. Seine Frau, beide Kinder und neun Mann der Besatzung, darunter beide Steuerleute der „Wilhelmine", hatten die Katastrophe nicht überlebt.

Die Tochter Frieda war als Leiche angetrieben, alle anderen gab das Meer nicht wieder zurück. Ein Dampfer brachte Kapitän Lange, den Rest der den Schiffbruch überlebenden Besatzung und die tote Tochter nach Punta Arenas. Auf dem dortigen Friedhof erhielt Frieda Lange ihre letzte Ruhestatt.

Der Kapitän und seine bei der Strandung des Schiffes verletzten Leute kamen zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit ins Hospital.

115 *Vollschiff*

DREHNA

Stapellauf 1. 7. 1886
Länge 65,53 m, Breite 11,28 m
Tiefe 7,01 m
Tragf. 2100 tons
1504 BRT

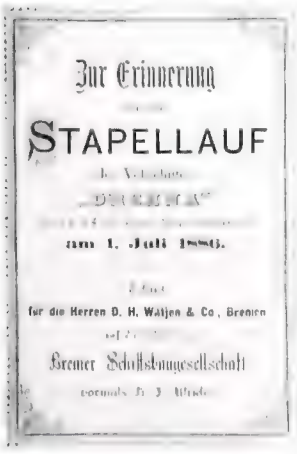
Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: Haesloop.

Der Name „Drehna" war dem Schiff gegeben worden in Erinnerung an ein großes Landgut dieses Namens in der Mark Brandenburg, das die Familie Wätjen gekauft hatte. Wieviel Hoffnungen werden gesetzt auf ein Schiff, das bereit ist zum Stapellauf! Wieviel gute Wünsche werden einem solchen Schiff mit auf den Weg gegeben! Ob sie sich erfüllen? Mit welchem Stolz betrachtet der Kapitän das Schiff, das ihn doch zu einem großen Teil seines Lebens auf seinen Planken haben soll!

Da mag der Bericht, den Friedr. Spengemann in seinem Buch „Südseefahrer" (Seite 52) von dem Ende des Schiffes nach vierzehnjähriger glückhafter Fahrt gibt, besonderes Interesse gewinnen:

Das der Reederei D. H. Wätjen gehörende Vollschiff „Drehna", geführt von Kapitän Hansen, war mit einer Ladung Stückgut von Liverpool nach Brisbane und Townsville gesegelt. Die Reise nach Brisbane verlief gut. Die für Brisbane bestimmte Ladung wurde dort gelöscht, und am 16. Oktober 1900 segelte das Schiff weiter nach dem nördlich von diesem Hafen gelegenen Townsville. Am 30. Oktober 1900 befand sich die „Drehna" im Korallenmeer östlich von Townsville, und Kapitän Hansen beabsichtigte, das Barrier-Riff, durch die Magnetic-Passage segelnd, zu passieren.


Zur Erinnerung
an
STAPELLAUF
des Vollschiffes
„DREHNA"
am 1. Juli 1886.
Erbaut
für die Herren D. H. Wätjen & Co., Bremen
auf der
Bremer Schiffbaugesellschaft
vormals J. C. Ulrichs

Das Wetter war gut. Gegen Abend befand sich das Schiff vor der Einfahrt in die Passage. Der Kapitän nahm an, das es die Magnetic-Passage war. Es wurde beabsichtigt, nachts bei günstiger Gelegenheit und guter Sicht nordwestlich zu segeln oder beizudrehen. Gegen 11.30 Uhr abends lief das Schiff plötzlich auf. Kapitän Hansen ließ sofort nach dem ersten Aufstoßen das Ruder hart backbord legen, die Royals und Bramsegel aufgeien und die oberen Stagsegel herunterfieren. Danach wurde mit verschiedenen Segelmanövern versucht, das Schiff wieder abzubringen. Das gelang nicht. Die „Drehna" blieb fest auf dem Riff sitzen. Nachdem es hell geworden, wurde versucht, das Schiff freizubekommen, was jedoch nicht gelang. Ein mit einem Boot herbeigeholter Schleppdampfer nahm einen großen Teil der Ladung und die Besatzung an Bord.

Der Rumpf der „Drehna" brach nach kurzer Zeit ganz auf. Platten und Spanten zerbrach die See und fegte das Wrack vom Riff weg. Bald nach der Strandung war von Wätjens schönem Vollschiff nichts mehr zu sehen. Die „Drehna" war ein eisernes Schiff von 1461 NRT und hatte 22 Mann Besatzung.

Die sechs Schiffe dieser Serie waren:

Nr. 92 „Adelaide"; Nr. 111 „Ursula"; Nr. 115 „Drehna"; Nr. 182 „C. H. Wätjen"; Nr. 193 „Alice"; Nr. 199 „D. H. Wätjen".

Sie machten sich auf vielen Fahrten einen ausgezeichneten Namen.

116 *Vollschiff*

NECK

Stapellauf 1. 12. 1888
Länge 65,53 m, Breite 11,28 m
Tiefe 7,01 m
Tragf. 2100 tons

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen.

Kapitän: H. Petersen.

Baumaterial: Eisen.

Das Schiff blieb 1897 verschollen.

Otto Höver schreibt in seinem Buch Von der Galiot zum Fünfmaster, Seite 349:

Von 1886 ab entstanden für die Firma Gildemeister & Ries bei Ulrichs in Vegesack jene prächtigen Schiffe der Firma, deren Namen alle mit „N" anfingen und damit einem Brauche folgten, der auch von anderen Firmen gepflegt wurde.

Die sechs grauen Vollschiffe, die zwischen 1886 und 1892 von Stapel liefen, waren keineswegs als Clipper und Schnelläufer gebaut. Es sollten gute Ladungstransporter sein mit entsprechend völligen Formen. Zumal das Achterschiff wies beträchtliche Backen auf. Das Vorschiff zeigte kaum noch konkave Linien. Sie gingen, breit ansetzend, in gerader bis konvexer V-Form in die völligen Mittschiffsteile über. Bemastung und Berahung waren schwer, breit und wuchtig, besonders in den unteren Teilen: Untermasten und Marsstengen. Oben führten sie meist doppelte Bramrahen und darüber Royals an allen drei Toppen. Immerhin haben einzelne von den Vollschiffen unter günstigem Umständen und dank vortrefflicher Führung einige gute Zeiten herausgesegelt.

Das G & R der Reedereiflagge von Gildemeister & Ries wurde von den Jantjes in bezug auf die Verpflegung wohl als „Gele Arften und Ries", doch auch anerkennend als „gut und reichlich" ausgedeutet.

„Nixe", Nr. 114; „Neck", Nr. 116; „Nereus", Nr. 183; „Nereide", Nr. 189; „Nesaia", Nr. 191; „Nymphe", Nr. 198; mancher Bremer Junge von der Unterweser hat seine Fahrenszeit auf diesen wegen ihrer grauen Farbe so genannten „Bremer Eseln" absolviert.

117 *Verschlußponton*

Stapellauf 31. 7. 1886
Länge 12,10 m

Auftraggeber: Marineverwaltung Wilhelmshaven.

118–119 *2 Barkassen*
EBBE UND FLUTH
Baujahr 1886
Länge 11 m
Breite 2,20 m

Auftraggeber: Deputation zur Vorbereitung der Unterweserkorrektion.
Baumaterial: Stahl.

120 *Schwimmkran*
Baujahr 1887
Länge 29 m

Auftraggeber: Freie Hansestadt Bremen.

121–128 *Schleppkähne*
BREMEN 1–8
Baujahr 1887
Länge 47 m
Tragf. je 300 t dw

Reeder: Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft.

129–130 *Schleppkähne*
BREMEN 11–12
Baujahr 1887
Länge 40 m, Breite 6,50 m
Tragf. je 230 tons

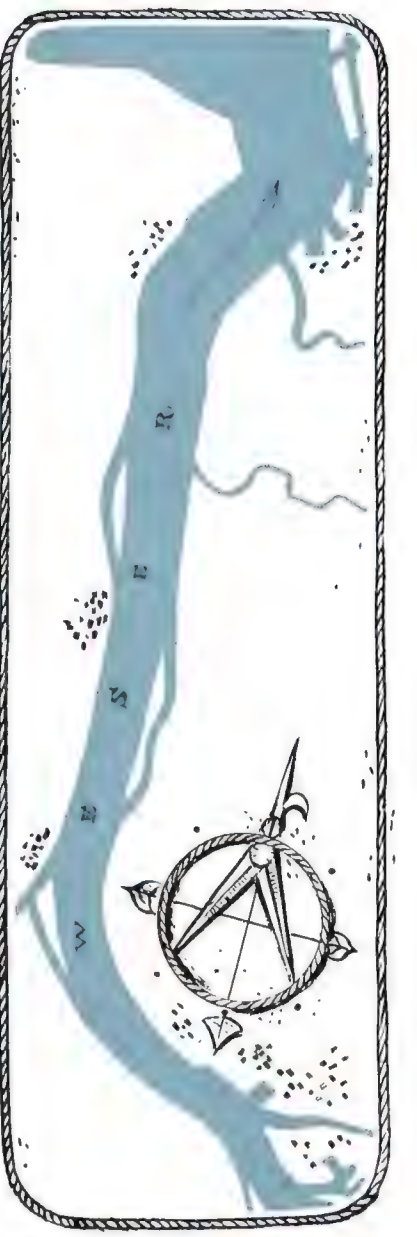
Reeder: Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft.

131 *Radschleppdampfer*
WERRA
Stapellauf 18. 8. 1887
Länge 48 m
Tragf. 15 tons

Reeder: Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft.

132 *Radschleppdampfer*
FULDA
Stapellauf 22. 6. 1887
Länge 46 m, Breite 5,60 m
Tiefe 2,10 m
Tragf. 10 tons
160 BRT

Reeder: Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft.



133–140
Spezialfahrzeuge für die Unterweserkorrektion
Baujahre 1887/1888
Länge 45 m
Tragf. 366 tons

Auftraggeber: Deputation zur Vorbereitung der Unterweserkorrektion.
Spezialfahrzeuge für die Unterweserkorrektion.

141–162

Unter diesen Nummern sind die 22 Schiffe, die in den Jahren 1853 bis 1890 bei H. F. Ulrichs und der Nachfolgefirma in Bremerhaven erbaut worden sind, später in eine Gesamtliste eingeordnet. In unserem Register sind sie, soweit sie hier von Interesse sind, in chronologischer Reihenfolge eingefügt.

163–180
Kleinere Schleppkähne, Baggerschuten usw.

181 *Bark*

TITANIA

Stapellauf 6. 4. 1889
Länge 60,96 m, Breite 10,44 m
Tiefe 6,17 m
Tragf. 1500 tons
1107 BRT

Reeder: C. Neynaber, Elsfleth.

Kapitän: D. Schierloh.

Nach einer Mitteilung von C. Neynaber, Elsfleth, wurde das Schiff zuerst von Kapitän Schierloh, später von Kapitän Stratmann und dann von Kapitän Biester geführt. Es hat bis zum Jahre 1905 ohne größere Schäden gefahren.

Auf einer Reise von Honolulu in Ballast nach einem Salpeterhafen mußte das Schiff, fast total entmastet, Taltal als Nothafen anlaufen, wurde aber nicht kondemniert, sondern von der Versicherung wieder instandgesetzt. Dadurch ging die Charter verloren. Die Frachten waren zu dieser Zeit so niedrig, daß man nur eine Ladung zu 11 Schilling 3 weniger 1 Schilling 3 direkt bekommen konnte. Nach Beladung erhielt das Schiff Order direkt für Malmö, bekam also nur 10 Schilling per Tonne, wohl eine der niedrigsten Salpeterfrachten, die je bezahlt wurde. Nach Ankunft in Malmö 1906 wurde das Schiff für 67 000 Mark an H. G. Andersen, Frederikstad (Norwegen) verkauft, weiterverkauft an H. F. Realfsen in Skien (Norwegen).

Auf einer Reise von Südafrika in Ballast nach einem Golfhafen ist das Schiff im Jahre 1912 verschollen. Nach einer anderen Mitteilung soll es erst seit 1920 verschollen sein.

182 *Vollschiff*

C. H. WÄTJEN

Stapellauf 14. 8. 1889
Länge 73,76 m, Breite 12,04 m
Tiefe 7,29 m
Tragf. 2700 tons
1833 BRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitäne: Seedorf, später Dierck.

Friedr. Spengemann beschreibt in seinem Buch Südseefahrer, Seite 147, eine Schreckensfahrt des Schiffes:

Das Bremer Vollschiff „C. H. Wätjen", Kapitän Dierk, hatte in New York eine Ladung Petroleum genommen und ging am 29. Oktober 1902 nach Yokohama in See. Am 2. November wehte es hart, eine schwere See schlug den Schiffshund über Bord, und es war nicht möglich, bei der hochlaufenden See ein Boot auszusetzen. Fast drei Viertelstunden hielt sich das Tier schwimmend in der Nähe des Schiffes, dann sah die Besatzung, wie der Hund mehr und mehr ermattete. Seeleute sind immer Tierfreunde – als eine grobe See das Tier wieder einmal näher an das Schiff herangespült hatte, band sich der Koch ein Tau um den Leib, sprang in die See und rettete den Hund.

Bis zur Südostspitze von Australien hatte das Schiff eine gute, schnelle Reise und nun kam das Schiff in einen Orkan, wie er sich schwerer wohl kaum vorstellen läßt. Masten und Segel fegte der Sturm hinweg, eine schwere See zerschlug das Mannschaftslogis, zertrümmerte alles darin und schwemmte alles Hab und Gut der Matrosen fort. Das Schiff steuerte nicht mehr. Um das todwunde Schiff zu erleichtern, wurde versucht, aus der Kajütsluk Ladung zu werfen. Ein großer Teil der Mannschaft, auch der Kapitän, der zweite Steuermann, wurden schwer verletzt. Quälender Durst. Eine Flasche Rotwein reichte mit nur einem Schluck für die 26 durstigen Seeleute. Mit unerhörter Gewalt wütete der Orkan. Endlich am 7. März nahm der Orkan etwas ab. Am 24. und 25. März 1903 kam das steuerlose Schiff in größte Gefahr, auf eine Gruppe von Klippen zu treiben und konnte nur unter äußersten Anstrengungen vor dem Scheitern bewahrt werden.

Am 27. März 1903 morgens gegen 8 Uhr kam ein kleines Boot in Sicht, in dem sich der erste Offizier und sieben Mann der Hamburger Bark „Edith" befanden. Obwohl die Not an Bord des „C. H. Wätjen" groß war, wurden die Schiffbrüchigen bereitwilligst an Bord genommen. Nach den Angaben des ersten Offiziers war die „Edith" etwa 300 Seemeilen westlich von Neu-Caledonien gestrandet. Die Freude der Schiffbrüchigen war groß, als sie von dem „C. H. Wätjen" aufgenommen wurden, doch noch über sechs Wochen mußten sie Not, Hunger, Durst und Entbehrungen aller Art mit der Besatzung des wracken Vollschiffes teilen. Am 22. Mai kam ein großer Dampfer und brachte das Schiff an einen geschützten Ankerplatz. Am 28. Juli nahm ein Dampfer den „C. H. Wätjen" in Schlepp und brachte ihn in 17tägiger beschwerlicher Schleppfahrt nach Singapore. Dort wurde das Schiff als reparaturunfähig erklärt. Die Besatzung traf im November 1903 in Bremen ein. Eine lange, furchtbare Zeit voller Entbehrungen lag hinter ihnen, und stolz konnten alle auf eine gewaltige Tat zurückblicken, die als Glanzleistung in der Zeit der Segelschiffahrt zu bezeichnen ist. Vom Schiffsjungen bis zum Kapitän hatten alle ihren Mann gestanden und unter unsäglichen Strapazen auf dem wracken Schiff durchgehalten. Durch den deutschen Kaiser fand diese Tat ihre Anerkennung. Von den jüngsten Seeleuten der Besatzung lebt noch Kapitän Hauptmann, Hafenkapitän in Bremen, und Kapitän H. Frost in Kiel.

In der Seeamtsverhandlung wurde der Führung wie der Mannschaft des „C. H. Wätjen" für ihr tüchtiges Verhalten die vollste Anerkennung ausgesprochen. Der Kapitän erhielt den Roten Adlerorden 4. Klasse, die Steuerleute den Kronenorden 4. Klasse sowie sämtliche Leute die Kronen-Medaille. Außerdem erhielt der Kapitän noch die Goldene Medaille für Rettung Schiffbrüchiger.

Über diese Fahrt berichtet eine kleine Erzählung des zweiten Steuermannes Johann Tegge, Meine letzte Reise, eigene Erlebnisse als Steuermann auf einem Bremer Vollschiff, Putbus 1906. Er hatte sich eine schwere Beinverletzung zugezogen während der Sturmfahrt und mußte als Invalide die Seefahrt aufgeben.

183 *Vollschiff*
NEREUS

Stapellauf 12. 10. 1889
Länge 73,76 m, Breite 12,04 m
Tiefe 7,29 m
Tragf. 2700 tons
1834 BRT

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen.

Kapitän: J. Schulte.

Baumaterial: Stahl.

Auf dem „Nereus", den die Jantjes „Nereus" aussprachen, fuhr der bremische Barsemeister Brehme einige Zeit als Steuermann. Unter dem Kapitän Schulte lief der „Nereus" in der Zeit vom 14. Februar bis 8. Juni 1900 in 114 Tagen von Portland Oregon nach Lizard. Das Schiff hatte schon eine weite Rundreise über Kiautschou hinter sich. „Nereus" wurde 1920 an die Alliierten abgeliefert.

184 *Barkasse*
PARIS

Stapellauf 1. 11. 1890
Länge 10,50 m, Breite 2,80 m

Reeder: Gebr. Melchers & Co., Bremen.

185 *Leichterfahrzeug*
BONGO

Stapellauf 15. 4. 1889
Länge 24,38 m, Breite 3,66 m
Tragf. 60 tons

Reeder: C. H. Müller & Co., Bremen.

186 *Lotsenschoner*
STADT BREMEN

Stapellauf 24. 8. 1889
Länge 19,20 m, Breite 5,30 m
Tiefe 2,70 m
Tragf. 20 t Ballast

Besteller: Bremer Staat.

187 *Frachtdampfer*
HAINAN

Stapellauf 21. 1. 1890
Länge 65,83 m, Breite 9,45 m
Tiefe 3,67 m
Tragf. 1400 tons
1043 BRT

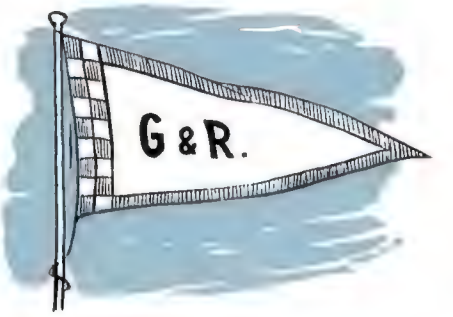
Reeder: Dampfschiffahrts-Gesellschaft Swatau, Hamburg.

---

188 *Eisbrecher*
WODAN

Stapellauf 24. 12. 1889
Länge 26 m, Breite 6,60 m
Tiefe 2,85 m

Besteller: Wasserbauinspektion Bremen.



---

189 *Vollschiff*
NEREIDE

Stapellauf 16. 8. 1890
Länge 73,76 m, Breite 12,04 m
Tiefe 7,29 m
Tragf. 2800 tons
1823 BRT

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen.

Kapitän: G. Meyer.

Baumaterial: Stahl.

„Nereide" ist 1920 an die Alliierten abgeliefert.

---

190 *Bark*
I. C. GLADE

Stapellauf 2. 6. 1890
Länge 69,19 m, Breite 11,12 m
Tiefe 6,98 m
Tragf. 2250 tons
1488 BRT

Reeder: J. C. Pflüger & Co., Bremen.

Kapitäne: H. W. Hercksen und J. Steege.
Modell des Schiffes im Bremer Übersee-Museum.

Friedr. Spengemann schreibt in seinem Buch Südseefahrer, Seite 123, von dem Schiff:

Die Bark „I. C. Glade", aus Stahl gebaut, 1428 NRT, lief am 2. Juni 1890 auf Ulrichs Werft in Vegesack von Stapel. Als die Bark am 30. Juni zur Abnahme durch den Reeder nach Bremerhaven weserabwärts geschleppt wurde, kenterte sie bei Hammelwarden. Verursacht wurde das Unglück durch eine von Steuerbord einfallende Böe, die das Schiff zum Aufluven gegen das Ruder zwang. Nachdem die Bark aufgeluvt war, bot sie ihre ganze Breitseite Wind und Strom; durch zweifache Kraft über und im Wasser wurde sie nach Backbord übergedrückt und kenterte. Der kleine Schlepper „Solide", der an Backbord schleppte (vorn zog der Schlepper „Herkules"), wurde hierbei mit unter Wasser gedrückt. Der ganze Vorgang vollzog sich in wenigen Minuten.

An Bord der Bark befand sich der technische Direktor von Ulrichs Werft, Kapitän Herksen und dessen Frau, Kapitän Schelling, der Weserlotse Herzog, einige geladene Gäste und die aus Werftpersonal bestehende Überführungsmannschaft. Alle konnten gerettet werden, auch die Besatzung des Schleppers „Solide". Die Frau des Kapitäns Herksen wurde von ihrem Mann durch das Kajütsfenster gezogen, da die Kajütstür bereits unter Wasser lag.

Nach vieler Mühe wurde die Bark wieder gehoben und neu aufgetakelt. Für Pflügers Reederei hat das Schiff dann als guter Segler noch viele schnelle Reisen gemacht. Im Februar 1897 hatte die „I. C. Glade" eine kleine Havarie in Honolulu. Am 24. Februar ging das Schiff von dort nach Kahului, um den Rest der Ladung für New York überzunehmen. Auf der Waikiki-Seite geriet die Bark auf Grund, wurde aber kurze Zeit darauf wieder abgebracht. Drei Seemeilen vom Hafen entfernt brach beim Segelsetzen das Großmarsdrehreep, und die Obermarsrah kam von oben. Die „I. C. Glade" mußte nun noch einmal nach Honolulu zurück und wurde dort wieder repariert.

Die Reederei J. C. Pflüger verkaufte die „I. C. Glade" später an die Reederei G. Eilers und Sohn in Elsfleth. Für Eilers fuhr das Schiff unter dem Namen „Ocean". Nach manch glückhafter Fahrt ist der Segler dann nach Norwegen verkauft worden.

191 *Vollschiff*
NESAIA
Stapellauf 23. 5. 1891
Länge 73,76 m, Breite 12,04 m
Tiefe 7,29 m
Tragf. 2800 tons
1790 BRT

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen.
Kapitän: Gehrken.
Ein Modell des Schiffes befindet sich im Bremer Übersee-Museum, geschnitzt von dem Modellbauer Wilhelm Engeln in Bremen.
„Nesaia" ist 1920 an die Alliierten abgeliefert.
„Nesaia" segelte 1900/1901 in 104 Tagen von Lizard (Cardiff) nach Kiautschou mit Kohlen für das dort stationierte deutsche Geschwader. Von Kiautschou gelangte das Schiff in 37 Tagen nach dem Puget Sound. 1920 kam das Schiff nach langer Internierungszeit in Chile, als erster deutscher Segler nach dem Weltkriege, mit voller Salpeterladung von Mejillones auf der Elbe an, unter begeisterter Anteilnahme der Bevölkerung an den Elbufern und der Zuschauer auf den St.-Pauli-Landungsbrücken. 1926 ist „Nesaia" als „Barmen" abgewrackt. Da sie 1920 an die Alliierten abgeliefert war, muß sie also von einer deutschen Firma zurückgekauft sein.

192 *Bark*
LINA
Stapellauf 8. 4. 1891
Länge 47,24 m, Breite 8,84 m
Tiefe 3,89 m
Tragf. 710 tons
496 BRT

Reeder: Fr. Hilken & Co., Vegesack.
Kapitäne: Schwarting; G. Hashagen und F. Albrecht.
Das Schiff war 431 RT groß und wurde geführt nacheinander von den Kapitänen Schwarting, G. Hashagen und F. Albrecht. Die Bark, aus Stahl gebaut, das letzte Schiff der Reederei Fr. Hilken & Co., war das erste kleinere Seeschiff, das nach der Wesservertiefung in den neuen Bremer Freihafen einlief, am Kai festmachte und dort Ladung für New Orleans nahm. Mit einer Tabakladung für Gebr. Kulenkampff trat die „Lina" die Heimreise an. Das Schiff hatte bei einer Ladefähigkeit von 700 Tonnen nur 12 Fuß Tiefgang. Hilken verkaufte die Bark nach Elsfleth. Dem neuen Reeder ging das Schiff auf seiner ersten Reise verloren.

193 *Vollschiff*
ALICE
Stapellauf 5. 8. 1891
Länge 82,32 m, Breite 12,57 m
Tiefe 7,29 m
Tragf. 3260 tons
2100 BRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.
Kapitän: H. Schüngel.
Das Schiff kam 1913 als „Omaha" in den Besitz der „Reederei A.G. von 1896" in Hamburg.

194–197 *Schleppkähne*
Baujahr 1891
Länge ca. 40 m
Tragf. ca. 350 tons

Reeder: Unterweser GmbH. Bremen.

198 *Vollschiff*

NYMPHE

Stapellauf 12. 4. 1892
Länge 82,32 m, Breite 12,57 m
Tiefe 7,29 m
Tragf. 3340 tons
2189 BRT

Reeder: Gildemeister & Ries, Bremen.

Kapitän: Hillmer.

Auf diesem Schiff machte der junge Andreas Gildemeister eine Fahrt um Kap Horn, die er in dem Buch „Auf einem Segelschiff um Kap Horn" anschaulich beschrieben hat.

Das Schiff ist 1902 gestrandet.

Friedrich Spengemann schreibt in seinem Buch Sonderbare Seefahrt, Seite 93, von diesem Schiff:

Daß ein Seemann auch bei einem Absturz in die See aus großer Höhe Glück haben kann, beweist nachstehend beschriebener, allerdings sehr seltener Fall. Das Vollschiff „Nymphe", geführt von Kapitän Hillmer, befand sich im Herbst 1892 auf einer Reise nach Montevideo. Auf etwa 38 Grad Nord-Breite hatte es die Nacht über gebrist, die oberen Segel mußten festgemacht werden. Bei Tagesgrauen, während der Morgenwache, war der Leichtmatrose E. Darge zum Festmachen des Großroyalsegels aufgeentert. Bei dieser Arbeit wurde er von der Rah geschlagen und stürzte aus 45 Meter Höhe, bei dem stark nach Lee überliegenden Schiff, in die See.

Nach dem Bericht von Kapitän Hillmer lief derzeit eine hohe See, man hörte den Abgestürzten rufen. Da das Schiff noch große Fahrt lief und nicht gleich backgebraßt werden konnte, trieb der Leichtmatrose schnell achteraus. Sein Rufen wurde bei dem achterlichen Winde immer noch gehört. Es war jedoch noch nicht so hell geworden, daß man ihn von Bord aus noch sehen konnte.

Die „Nymphe" war derzeit ein schönes neues Schiff, das mit den neuesten Einrichtungen zum schnellen Aussetzen von Booten ausgestattet war. Acht Minuten nach dem Ruf „Mann über Bord" konnte das ausgesetzte Boot bereits die Suche nach dem Leichtmatrosen aufnehmen. Bei der hochlaufenden See und der noch unklaren Sicht fand man ihn jedoch nicht gleich. Als sich das Boot dann weiter achteraus von der „Nymphe" entfernt hatte, wurden wieder die Schreie von Darge gehört. Endlich wurde der Leichtmatrose gefunden und ins Boot gezogen. Kapitän Hillmer schickte den glücklich Geretteten zunächst einmal für 24 Stunden zum Ausschlafen in die Koje. Am anderen Tage, so schreibt der Kapitän, befand sich Darge so wohl wie alle anderen Seeleute an Bord der „Nymphe". Der Leichtmatrose muß jedenfalls ein sehr zäher junger Mann und vorzüglicher Schwimmer gewesen sein. Vor allem aber hat dieser junge Seemann sehr viel Glück bei dem Absturz aus der Höhe eines Kirchturmes gehabt.

Nur neun Jahre in glückhafter Fahrt waren dem Schiff beschieden. Mit einer Frachtgutladung, Petroleum in Kanistern an Bord, strandete es kurz vor dem Erreichen des Bestimmungshafens, auf der Reise von New York nach Yokohama, am 29. Juni 1901 an der japanischen Küste und ging total verloren. Die Besatzung konnte sich retten.

199 *Vollschiff*
D. H. WÄTJEN
Stapellauf 25. 6. 1892
Länge 82,32 m, Breite 12,57 m
Tiefe 7,29 m
Tragf. 3340 tons
2196 BRT

Reeder: D. H. Wätjen & Co., Bremen.

Kapitän: C. Wicke.

Das Schiff kam 1913 in den Besitz der „Reederei A.G. von 1896", neuer Name „Orlanda". Es war das letzte Schiff einer Serie von sechs eisernen und stählernen Vollschiffen, die bei H. F. Ulrichs und der Nachfolgefirma für D. H. Wätjen erbaut waren.
Siehe Neubau Nr. 92, „Adelaide"; Nr. 111, „Ursula"; Nr. 115, „Drehna"; Nr. 182, „C. H. Wätjen"; Nr. 193 „Alice"; Nr. 199 „D. H. Wätjen".

---

200 *Schleppkahn*
UNTERWESER K.
Stapellauf 27. 2. 1892
Länge 37,18 m, Breite 6,68 m
Tragf. 368 tons

Reeder: Unterweser GmbH., Bremen.

---

201 *Eisbrecher*
DONAR
Stapellauf 28. 7. 1892
Länge 42 m, Breite 10,50 m
Tiefe 4,55 m

Besteller: Bremischer Staat.

Das Schiff war nach „Lloyds Register of Shipping" 1952 noch in Fahrt.

---

202 *Vollschiff*
CHILE
Stapellauf 9. 9. 1893
Länge 82,32 m, Breite 12,57 m
Tiefe 7,29 m
Tragf. 3535 tons
2198 BRT

Ursprünglich für eigene Rechnung gebaut, später von der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft Tidemann & Co., Bremen, erworben.

Kapitäne: E. Drewes und B. Spille.

Das Schiff war aus Stahl gebaut und für die Salpeterfahrt bestimmt.

---

203 *Vollschiff*
PERU
Stapellauf 16. 6. 1894
Länge 82,32 m, Breite 12,57 m
Tiefe 7,29 m
Tragf. 3535 tons
2198 BRT

Ursprünglich für eigene Rechnung gebaut, später von der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft Tidemann & Co., Bremen, erworben.

Kapitän: J. Ohling.

Das Schiff war aus Stahl gebaut und für die Salpeterfahrt bestimmt. Es gehörte 1912 als „Fritz" der Firma Krabbenhöft & Bock in Hamburg. Durch Kriegshandlung kam „Fritz" 1915 als „Storskog" in den Besitz der Reederei S. O. Stray, Kristiansand und wurde im Februar 1917, mit Getreide von Buenos Aires südwestlich Fastnet Rock (Irland) von deutschem U-Boot versenkt.

„Chile" und „Peru" waren die letzten in Vegesack gebauten Segelschiffe.

204–219

Kleinere Spezialfahrzeuge, Prähme und Schleppkähne für verschiedene Auftraggeber.

---

220 *Spritzendampfer*
NR. 1 SPRITZEN-DAMPFER
Baujahr 1895
Stapellauf 13. 3. 1895
Länge 15 m

Besteller: Bremer Feuerwehr.

Vegesacker Schiffbau vor 100 Jahren

Zu den Neubaulisten der Werften Johann Lange und H. F. Ulrichs mit ihren mehr als 500 Schiffsnamen bildet die folgende Liste der bremischen Seeschiffe aus dem Jahre 1843 eine lehrreiche Ergänzung. Es war das Jahr vor dem Tode des alten Lange. Seine Werft stand in hoher Blüte. Wie überragend ihre Bedeutung war, wird uns klar, wenn wir die Liste genauer betrachten.

215 Schiffe enthält sie mit Reedern und Kapitänen. Viele Namen, die zu jener Zeit Klang in Handel und Schiffahrt hatten und zum Teil noch heute bekannt sind, werden beim Lesen lebendig: D. H. Wätjen, J. F. W. Iken, H. H. Meier, Gebrüder Kulenkampff, B. Grovermann, Fr. und E. Delius, W. A. Fritze, Gildemeister & Ries, F. M. Vietor, Joh. Lange Sohn's Wwe. 6 von den 215 Schiffen sind bei H. F. Ulrichs erbaut, dessen Werft damals erst vier Jahre bestand. 50 kommen von Johann Lange. Vielleicht sind es sogar noch mehr, denn viele Schiffe wechselten auch schon damals ihren Namen und in diesem Fall läßt sich die Herkunft aus den uns vorliegenden Listen oft nicht mehr feststellen.

Noch deutlicher wird die führende Stellung der Langeschen Werft, wenn wir nicht nur die Zahl, sondern auch die Größe der Schiffe betrachten. Die Riesen der damaligen Zeit waren Schiffe von mehr als 300 Lasten. Davon enthält die Liste 23. Der Senator und spätere Bürgermeister Arnold Duckwitz wies damals darauf hin, daß die eine Stadt Bremen in dieser Größenklasse fast sechsmal soviel Schiffe zählte wie ganz Frankreich, das davon nur vier besaß. Von diesen 23 sind zwei Drittel, 15 Schiffe, bei Johann Lange erbaut.

40 Jahre zuvor war es noch allgemein üblich gewesen, daß die bremischen Kaufleute ihre großen Schiffe an der Ostsee oder in Holland bestellten. Der Umschwung, der seitdem eingetreten war, ist zum entscheidenden Teil das Verdienst Johann Langes. Nehmen wir dazu die Pioniertat des ersten Dampferbaus (Neubau Lange Nr. 30) oder die Fertigstellung eines großen Seglers vom Kiel bis zur Mastspitze innerhalb von sechs Wochen (Neubau Lange Nr. 75) und berücksichtigen wir überdies die bescheidenen technischen Hilfsmittel jener Zeit, so wird uns klar, worauf das Ansehen Langes beruhte. Seine und seiner Leute Leistungen stehen in keiner Weise hinter denen unserer technisch so viel weiter fortgeschrittenen Zeit zurück. Auch er war einer von denen, die das Unmögliche möglich machten. Dieses Ansehen war Langes wertvollstes Kapital.

Langes Werft um 1850

Verzeichnis der bremischen

Zusammengestellt von

Anzahl	NAME des Schiffes	NAME des Capitains	Bauart	Lasten	Flaggen-Nummer	NAME des Rheders oder Correspondenten	Nachweisung Flaggen-Nr.	Nachweisung Nr. der Anzahl
1	Aakus	A. Lamke	Galliot	65	117	J. Lange in Vegesack	1 siehe	190
2	Active	J. Beckmann	Brig.	120	127	J. Lange Sohns Ww. & Co.	2 „	154
3	Adami, J. H.	H. Rothfos	Bark	180	166	H. H. Meier & Co.	3 „	61
4	Adelgunde	B. Kehrmann	Brig.	130	77	A. W. Gruner & Söhne	4 „	131
5	Agnes	H. Bosse	Schiff	350	99	F. J. Wichelhausen	5 „	91
6	Agnes	F. Haesloop	Schooner	65	142	H. Schröder F. Sohn	6 „	212
7	Albert	J. Klockgeter	Schiff	300	207	Gebrüder Kulenkampff	7 „	175
8	Albion	D. Ballehr	Galliot	85	213	H. Gabain	8 „	133
9	Alexander Barclay *	L. L. Fish	Schiff	315	175	C. A. Heineken & Co.	9 „	33
10	Alwina	J. H. Arensfeld	Brig	100	130	F. J. Wichelhausen	10 „	60
11	America	T. Carstens	Schiff	325	184	J. & G. Höpken	11 „	121
12	Amphitrite	J. Jaburg	Galliot	100	29	Capitain	12 „	202
13	Ann	J. C. H. Grote	Schiff	225	216	E. C. Schramm & Co.	13 „	24
14	Anna	G. Grutter	Galliot	90	176	J. C. & W. Bley & Co.	14 „	168
15	Anna	J. G. Hindrichson	Brig	100	111	F. & E. Delius	15 „	180
16	Anna	J. S. Kortlang	Bark	200	141	E. Hoffschlaeger & Co.	16 „	114
17	Anna Augusta	H. Beusmann	Galliot	70	98	F. L. Quentell	17 „	99
18	Anna Helena	D. Koster	Galleas Ever	35	50	J. H. Wendt	18 „	111
19	Anna Louise	H. Koster	Schooner	80	134	J. G. Hagemeyer	19 „	29
20	Anna Maria	J. F. Sandersfeld	Galliot	55	23	C. Melchers & Co.	20 „	104
21	Anne & Emilie	L. Hindrichson	Brig	100	81	F. & E. Delius	21 „	123
22	Antilope	J. G. Lange	Brig	140	196	G. Duckwitz	22 „	205
23	Antoinette	L. Wessels	Brig	110	201	A. Unkraut & Sohn	23 „	20
24	Apollo	T. Stürye	Brig	125	13	F. L. Quentell	24 „	28
25	Argonaut	J. Scholborg	Bark	165	199	Arens & Bähr	25 „	88
26	Ariadne	C. A. Grote	Galliot	115	27	Capitain	26 „	170
27	Ariel	P. F. Rusch	Schooner Ever	48	143	P. H. Ulrichs jun. in Bremerhaven	27 „	26
28	Arion	F. Lüitjes	Brig	110	24	W. A. Fritze & Co.	28 „	101
29	Arminius	H. Otto	Brig	115	19	Gildemeister & Ries	29 „	12
30	Athen	C. Siedenburg	Schooner	75	188	Capitain	30 „	197
31	Atlantic PS.	H. Graue	Bark	160	100	D. H. Wätjen & Co.	31 „	97
32	Auguste	J. Block junr.	Brig	145	137	J. W. Bastian Söhne	32 „	157
33	Auguste & Meline	J. Meyer	Brig	140	9	J. Lange Sohns Ww. & Co.	33 „	164
34	Averick Heineken *	J. A. Schneider	Schiff	315	179	C. A. Heineken & Co.	34 „	35
35	Baltimore	J. F. Meyer	Schiff	300	34	H. R. Reinken	35 „	84
36	Blücher		Bark	220	159	J. G. Hagemeyer	36 „	172
37	B. Bohlen	J. Mencke	Bark	185	203	H. Hagedorn & Sohn	37 „	57
38	Betty	C. Ebberfeldt	Schooner Galliot	80	56	D. P. Stucken & Sohn	38 „	80
39	Bremen ℬ℈.	B. D. Köper	Brig	130	209	D. P. Stucken & Sohn	39 „	41
40	Bremen Packet	J. Lamke	Brig	160	64	J. Lange in Vegesack	40 „	146
41	Bürgermeister Smidt	D. Meyer	Brig	100	39	J. F. W. Iken & Co.	41 „	87
42	Calypso	F. Rabe	Bark	200	174	C. A. Heineken & Co.	42 „	151
43	Carl Justus	J. E. Block	Brig	95	161	H. W. Wilcke & Co.	43 „	102
44	Carl Wilhelm	H. Erichs	Bark	150	193	H. W. Wilcke & Co.	44 „	159
45	Caroline	J. F. Volkmann	Bark	250	178	F. M. Victor Ww. & Sohn	45 „	138
46	Caroline	C. W. Koch	Galleas Ever	35	52	Voigt & Evers	46 „	141
47	Caspar	H. Spilcker	Schiff	300	147	Gebrüder Kulenkampff	47 „	69
48	Catharina	F. Ficke	Galliot	55	66	J. H. P. Selchert	48 „	72
49	Catharina	J. H. Schäffer	Schooner Brig	85	123	G. Duckwitz	49 „	
50	Catharina	J. Wessels	Brig	135	109	J. F. W. Iken & Co.	50 „	18
51	Charles Ferdinand	C. H. Fechter	Brig	135	62	D. H. Wätjen & Co.	51 „	71
52	Charleston	C. Cattermole	Bark	150	120	D. H. Wätjen & Co.	52 „	46
53	Charlotte PS.	C. Hohorst	Bark	200	105	C. L. Brauer & Sohn	53 „	120
54	Charlotte & Luise	H. Klockgeter	Brig	112	95	J. F. W. Iken & Co.	54 „	145
55	Clementine	J. Gesselmann	Schiff	350	59	J. F. W. Iken & Co.	55 „	204
56	Columbus	H. Hilken junr.	Schiff	300	180	J. F. W. Iken & Co.	56 „	38
57	Comet	B. D. Rabe	Bark	190	37	C. Melchers & Co.	57 „	134
58	Condor	D. Weydemann	Brig	150	198	C. Melchers & Co.	58 „	199
59	Conradine	G. H. Welbrock	Brig	90	183	J. A. Droege	59 „	55
60	Constitution PS.	G. Thormann	Bark	180	10	H. H. Meier & Co.	60 „	196
61	Copernicus	H. Haesloop	Schiff	250	3	N. Gloystein Söhne	61 „	74
62	Courier	J. Havighorst	Brig	100	138	G. Duckwitz	62 „	51
63	■ Creole	J. F. Dannemann	Brig	100	154	A. v. Kapff	63 „	144
64	Daniel	H. Wencke	Brig	110	204	Johannes Tideman	64 „	40
65	Delpin	D. D. Spille	Schooner Brig	85	144	Capitain	65 „	163
66	Diana PS.	H. Baetjer	Bark	250	192	D. H. Wätjen & Co.	66 „	48
67	Doctor Syntax	E. Frerichs	Schooner	52	132	Ulrichs & Claussen in Bremerhaven	67 „	105
68	Don Quixote	H. L. Schlote	Brig	130	189	C. L. Brauer & Sohn	68 „	137
69	Dorothea	S. Hilgerloh	Galliot	48	47	Capitain	69 „	148
70	Dorothea	F. W. Maass	Brig	125	148	J. C. & W. Bley & Co.	70 „	200
71	Eduard	H. Wessels	Galliot	90	51	H. Gabain	71 „	174
72	Egberdine Gesine	J. Ohm	Kuff	40	48	Capitain	72 „	140
73	Elard	J. Wessels	Schiff	260	160	E. Hoffschläger & Co.	73 „	185
74	Eleonore & Henriette	L. Deneken	Brig	125	61	G. H. & C. Primavesi	74 „	107
75	Elisabeth	L. v. Ehren	Galliot	65	177	Capitain	75 „	129
76	Elisabeth	L. Mehrtens	Bark	165	110	J. Heckemann	76 „	135
77	Elise	J. Koch	Schiff	250	108	Albers & Köncke	77 „	4
78	Emma	D. Rose	Galliot	65	164	F. L. Quentell	78 „	183
79	Emma PS.	H. Tecklenborg	Schiff	300	150	C. L. Brauer & Sohn	79 „	209
80	Emilie & Helene	H. Weydemann	Brig	160	38	C. Melchers & Co.	80 „	166
81	Ernst & Gustav	H. Beurmann	Bark	190	121	D. H. Wätjen & Co.	81 „	21
82	Estafette	C. Wessels	Brig	105	115	J. H. & G. v. Lengerke	82 „	161
83	Europa *	E. Fitch	Schiff	300	171	D. H. Wätjen & Co.	83 „	208
84	Everhard	A. Haake	Schiff	280	35	F. & E. Delius	84 „	195
85	Express	H. Hackfeldt	Brig	85	163	E. Bossel	85 „	192
86	Falke	H. Geerdes	Schooner	70	162	G. Smidt	86 „	206
87	Favorite PS.	W. J. Ariaans	Bark	190	41	D. H. Wätjen & Co.	87 „	210
88	Felicie	A. H. Hollmann	Brig	70	25	Spitta, Meyer & Co.	88 „	201
89	Ferdinand	A. Hagedorn	Brig	125	91	F. L. Quentell	89 „	171
90	Flora	J. Otten	Galliot	100	93	C. Melchers & Co.	90 „	109
91	Frederick	M. Högemann	Brig	175	5	F. & E. Delius	91 „	89
92	Freunde, die		Brig	125	128	J. F. W. Iken & Co.	92 „	203
93	Friedrich Jacob	H. Warncken	Bark	250	158	F. J. Wichelhausen	93 „	90
94	Garonne	M. Casseboom	Schooner Galliot	125	97	C. Melchers & Co.	94 „	169
95	Gazelle	H. Ihlder	Brig	100	185	F. L. Quentell	95 „	54
96	George	C. G. Clodius	Schooner Ever	75	129	J. G. Hagemeyer	96 „	115
97	George Delius	F. W. Bremer	Brig	120	31	F. & E. Delius	97 „	94
98	George Washington	M. Probst	Schiff	300	146	J. Lange Sohns Ww. & Co.	98 „	17
99	Gerhard Hermann	J. C. Claussen	Brig	140	17	G. H. & C. Primavesi	99 „	5
100	Germania	J. G. Wendt	Brig	120	181	B. Grovermann & Co.	100 „	31
101	Gertrude	F. Haesloop	Schooner	60	28	Johannes Tideman	101 „	181
102	Gesina	J. B. Dohrmann	Schooner Galliot	60	43	Barkhausen & Mohr	102 „	188
103	Goethe	J. H. Homann	Schiff	350	200	D. H. Wätjen & Co.	103 „	112
104	Gustav		Schiff	350	20	C. A. Heineken & Co.	104 „	149
105	Gustav Fritze	C. Nordenholdt	Brig	126	67	W. A. Fritze & Co.	105 „	53
106	Hans	W. D. Röbe	Brig	100	118	Johannes Tideman	106 „	152
107	Hansa	J. Köper	Brig	120	74	B. Grovermann & Co.	107 „	211
108	Hanseat	F. H. Schröder	Schooner Brig	75	190	G. Smidt	108 „	77

Erklärungen: *PS.*: Packetschiffe nach Newyork. — ℬ℈.: Packetschiffe nach Philadelphia. — PS.: Packetschiffe nach Neworleans. —
: Südsee Wallfischfänger. — G: Grönlandsfahrer. — ■: Schiffe, zu Anfang des Jahres noch im Bau begriffen.

Seeschiffe für das Jahr 1843

Kapitän J. W. Wendt

Anzahl	NAME des Schiffes	NAME des Capitains	Bauart	Lasten	Flaggen-Nummer	NAME des Rheders oder Correspondenten	Nachweisung Flaggen-Nr.	Nr. der Anzahl
109	Heinrich ..... PS.	M. Klencke	Bark	160	90	D. H. Wätjen & Co.	109 siehe	50
110	Helene	G. Ihlder	Brig	120	153	L. F. Kalkmann & Co.	110 „	76
111	Heloise	L. Stelljes	Schiff	240	18	J. Lange Sohns Ww. & Co.	111 „	15
112	Henriette	E. Pajcken	Brig	135	103	J. F. W. Iken & Co.	112 „	207
113	Henriette	J. Haesloop	Schooner	85	139	Johannes Tidemann	113 „	116
114	Hercules	J. Wilmsen	Bark	160	16	C. Melchers & Co.	114 „	155
115	Hermann	G. A. Günthersen	Kuff	70	96	Gildemeister & Co.	115 „	82
116	Hermann	H. D. Tölken	Schooner	90	113	G. Duckwitz	116 „	215
117	Hermann Louis	B. Haye	Schooner Galliot ..	65	165	L. F. Kalkmann & Co.	117 „	1
118	Hermine	A. Hollmann	Schooner	40	202	Johannes Tideman	118 „	106
119	Herzog v. Cambridge	H. Rahtjen	Brig	125	122	J. F. W. Iken & Co.	119 „	128
120	Hesperus	H. Halenbeck	Brig	115	53	Johannes Tideman	120 „	52
121	Hiram	F. G. Warkmester	Brig	100	11	L. F. Kalkmann & Co.	121 „	81
122	Hudson	H. Hohorst	Bark	160	125	Konitzky & Thiermann	122 „	119
123	Industrie	F. Feldhusen	Galliot	90	21	F. L. Quentell	123 „	49
124	Johann	J. Pundt	Schooner	65	168	J. G. Hagemeyer	124 „	173
125	Johann Carl	J. H. Jaburg	Bark	165	208	W. A. Fritze & Co.	125 „	122
126	Johann Conrad	J. Plander	Schooner	75	217	J. G. Poppe Ww. & Sohn	126 „	167
127	Johann Friedrich	H. Wieting	Bark	190	140	N. Gloystein Söhne	127 „	2
128	Johann Georg ..... PS.	S. Geerken	Bark	180	119	D. H. Wätjen Co.	128 „	92
129	Johanna	L. Mensing	Bark	190	75	Gildemeister & Ries	129 „	96
130	Johanna Caesar	G. Elberfeld	Brig	120	197	W. H. Caesar	130 „	10
131	Johannes	J. Dierks	Schiff	200	4	Gebrüder Kulenkampff	131 „	214
132	Josephine	B. Sandstedt	Brig	140	145	H. W. Wilcke & Co.	132 „	67
133	Isabelle ..... PS.	C. Andresen	Schiff	200	8	H. H. Meier & Co.	133 „	177
134	Ismene	B. Petersen	Galliot	60	57	F. L. Quentell	134 „	19
135	Julia	J. Dannemann	Brig	120	76	Faber & Fletcher	135 „	194
136	Juliane ..... *	J. B. Wieting	Schiff	230	167	W. A. Fritze & Co.	136 „	150
137	Julius & Eduard	R. Siedenburg junr.	Bark	170	68	F. L. Quentell	137 „	32
138	Jupiter	J. G. Hein	Galliot	55	45	Capitain	138 „	62
139	Kepler	J. D. Krudop	Schiff	330	215	N. Gloystein Söhne	139 „	113
140	Kunigunde	L. Lorenzen	Brig	105	72	W. A. Fritze & Co.	140 „	127
141	Leontine	E. Wieting	Bark	200	46	D. H. Wätjen & Co.	141 „	16
142	Lesmona	L. Geerken	Brig	220	191	W. A. Fritze & Co.	142 „	6
143	Lina	H. Osterloh	Brig	90	206	Spitta, Meyer & Co.	143 „	27
144	London Packet	J. N. Hencke	Schooner Galliot ..	85	63	D. H. Wätjen & Co.	144 „	65
145	Louis	K. Jensen	Bark	160	54	Lüdering & Co.	145 „	132
146	Louise	J. F. v. Hagen	Brig	160	40	D. H. Wätjen & Co.	146 „	98
147	Louise	C. Havighorst	Schooner	100	182	T. Claepius	147 „	47
148	Louise ..... ℔ ℥.	C. Wencke	Brig	160	69	D. P. Stucken & Sohn	148 „	70
149	Louise	J. Heibner	Schooner Galliot ..	55	104	Capitain	149 „	193
150	Louise Caesar	M. Wencke	Brig	95	136	W. H. Caesar	150 „	79
151	Louise Friederike	A. T. Knigge	Brig	130	42	Arens & Bär	151 „	198
152	Ludwig	B. Vennekohl	Galliot	110	106	L. v. Kapf & Co.	152 „	186
153	Luise	D. Steenken	Schiff	280	195	Albers & Köncke	153 „	110
154	Magdalene	F. Harde	Brig	130	2	F. & E. Delius	154 „	63
155	Margaret	L. Lappenberg	Brig	120	114	A. W. Gruner & Söhne	155 „	176
156	Margarethe	J. G. Klencke	Brig	120	173	J. H. & G. v. Lengerke	156 „	191
157	Maria	H. Bischoff	Galliot	55	32	J. C. & W. Bley & Co.	157 „	182
158	Maria Albina	B. Spille	Bark	145	214	A. Duckwitz	158 „	93
159	■ Marianne	A. Brinkama	Brig	102	44	B. Grovermann & Co.	159 „	36
160	Marianne	C. Wieting	Schiff	300	212	H. F. Weinhagen	160 „	73
161	Marie	C. Ruyter	Bark	180	82	W. A. Fritze & Co.	161 „	43
162	Marie Franziska	J. B. Rose	Bark	160	172	D. J. Visser	162 „	86
163	Marie Henriette	F. H. Meeske	Schooner Kuff	80	65	Capitain	163 „	85
164	Matador	G. W. Jansen	Brig	115	33	Förstner & Grosse	164 „	78
165	Mathilde	F. C. Haase	Schooner Galliot ..	70	169	Capitain	165 „	117
166	Mathilde	F. Müller	Brig	135	80	D. J. Visser	166 „	3
167	Mathilde	F. Spille	Brig	140	126	G. Duckwitz	167 „	136
168	Mentor	B. Lösekamp	Brig	95	14	G. Duckwitz	168 „	124
169	Mercur	C. Lamke	Brigantine	95	94	J. Lange Sohns Ww. & Co.	169 „	165
170	Meta ..... PS.	J. Meyer	Schiff	335	26	H. H. Meier & Co.	170 „	179
171	Mozart ..... *	F. G. Schelling	Schiff	335	89	H. H. Meier & Co.	171 „	83
172	Neptun		Brig	180	36	J. F. W. Iken & Co.	172 „	162
173	Newyork ..... PS.	C. de Harde	Schiff	190	124	H. H. Meier & Co.	173 „	156
174	Ocean	J. Stürye	Brig	130	71	H. R. Reinken	174 „	42
175	Olbers	H. W. Exter	Schiff	300	7	F. & E. Delius	175 „	9
176	Oliver	S. G. Sörensen	Schooner	80	155	J. Lange in Vegesack	176 „	14
177	Otto	H. Barber	Schooner Brig	100	133	O. Hagemann	177 „	75
178	Orient	D. Stege	Schooner Brig	95	205	J. Lange Sohns Ww. & Co.	178 „	45
179	Patriot ..... *	J. Mensing	Schiff	315	170	Südseefischerei Compagnie	179 „	34
180	Pauline	C. Osterloh	Brig	125	15	A. W. Gruner & Söhne	180 „	56
181	Pauline ..... PS.	J. Wächter	Schiff	260	101	H. H. Meier & Co.	181 „	100
182	Pegasus	H. C. Schäffer	Schooner	85	157	G. Duckwitz	182 „	147
183	Pfeil	A. Horstmann	Schooner	75	78	Förstner & Grosse	183 „	59
184	Philadelphia ..... ℔ ℥.	H. W. Greve	Bark	190	186	Plate & Schöttler	184 „	11
185	Phoenix	J. H. Diercks junr.	Schooner	80	73	G. Duckwitz	185 „	95
186	President	H. Hüsing	Brig	130	152	E. Hoffschläger & Co.	186 „	184
187	Rebecca	D. H. Dewers	Schiff	300	194	J. F. W. Iken & Co.	187 „	
188	Rebecca	F. Köper	Galliot	90	102	H. Gabain	188 „	30
189	Rebecca Margaretha	J. Aldag	Galliot	55	210	H. G. Steinbrügge in Vegesack	189 „	68
190	Republik	D. Tegeler	Bark	150	1	Albers & Köncke	190 „	108
191	Roland	H. Steengrafe	Brig	135	156	J. C. Müller	191 „	142
192	Schiller	G. Johannsen	Schiff	340	85	D. H. Wätjen & Co.	192 „	66
193	Seemann	A. G. Hayssen	Kuff	45	149	J. F. Adami	193 „	44
194	Segen	J. H. Rohlfes	Herings-Buyse ...	55	135	H. Schröder F. Sohn	194 „	187
195	Siegmund Caesar	M. Bunje	Brigantine	125	84	W. H. Caesar	195 „	153
196	Sophie	D. Beenken	Bark	175	60	J. F. W. Iken & Co.	196 „	22
197	Sophie ..... *	D. Otte	Schiff	200	30	D. H. Wätjen & Co.	197 „	130
198	Speculant	J. B. M. Bökens	Schooner Galliot ..	55	151	H. Ulrichs in Vegesack	198 „	58
199	Stern	M. Spille	Brig	70	58	O. Hagemann	199 „	25
200	Telegraph	E. Laun	Schooner	85	70	Capitain	200 „	103
201	Tell	H. Dierdks	Schooner	70	88	J. Meybom & Sohn	201 „	23
202	Teutonia	F. Kückens	Brig	130	12	C. Melchers & Co.	202 „	118
203	Theodor Körner	G. Bringemann	Bark	300	92	Gildemeister & Ries	203 „	37
204	Triton	J. G. Harjes	Galliot	60	55	J. H. Wendt	204 „	64
205	Union, die	W. E. Mertens	Galliot	120	22	Bolte & Co.	205 „	178
206	Uranus	H. Hohorst	Brigantine	108	86	F. & E. Delius	206 „	143
207	Venus	J. H. Windhorst	Brig	125	112	D. H. Wätjen & Co.	207 „	7
208	Vesta	H. Kuhlmann	Brig	140	83	D. H. Wätjen & Co.	208 „	125
209	Virginia	J. E. Jansen	Bark	220	79	N. Gloystein Söhne	209 „	39
210	Virginie & Sophie	M. Havighorst	Schooner Brig	120	87	T. Claepius	210 „	189
211	Weser ..... G*	B. Heymann	Brig	185	107	H. Schröder F. Sohn	211 „	213
212	Weser, die	F. Haesloop	Schooner Brig	95	6	C. L. Brauer & Sohn	212 „	160
213	Westphalia	H. Wessels	Schiff	270	211	J. F. Adami	213 „	8
214	Wilhelm Ludwig	J. Kühne	Brig	130	131	J. Lange Sohns Ww. & Co.	214 „	158
215	Wilhelmine & Sophie	T. Deetjen	Schooner Brig	85	116	Seekamp & Tewes	215 „	139
							216 „	13
							217 „	126

LISTE

DER AUF DER SCHIFFSWERFT VOM

BREMER VULKAN

ERBAUTEN SCHIFFE

1894 - 1954

345/8 *Klappschuten*

I, II, III, IV

Baujahr 1894
Länge 22,75 m, Breite 6 m
Höhe 1,90 m
Tragf. 100 t

Reeder: Conradi, Lehmann & Poppe, Bremen.

---

350 *Heringslogger*

VEGESACK

Baujahr 1895
Länge 20,24 m, Breite 5,375 m
Höhe 2,85 m
Tragf. 55 t
74 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Vegesack.

Das Schiff wurde noch auf dem alten Langeschen-Gelände, dem späteren Eigentum der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, also „auf eigenem Grund und Boden" erbaut. Es wurde im März 1921 an Linnemann & Co., Harburg, verkauft.

---

351 *(Fischdampfer, Trawler)*

VEGESACK

Baujahr 1895
Länge 31,40 m, Breite 6,25 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 115 t
140 BRT, 9,5 Knoten, 200 PS

Reeder: F. Lampe, Bremerhaven.

„Vegesack" wurde später an die Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee" in Nordenham verkauft, 1911 an die Dampfhochseefischerei Hans Kunkel in Bremerhaven-F. 1915 wurde das Schiff als Postdampfer nach Helgoland benutzt. Es lief 1916 auf eine Mine und ging unter.

352/3 *Leichter*

BREMEN 40, 41

Baujahr 1894
Länge 50 m, Breite 8 m
Höhe 1,85 m
Tragf. 425 t
180 BRT

Reeder: Bremer Schleppschiffahrts Gesellschaft, Bremen.

---

355 *Schlepper*

HOYA

Baujahr 1895
Länge 20 m, Breite 4,80 m
Höhe 2 m

Reeder: Bremer Schleppschiffahrts Gesellschaft, Bremen.

---

356 *Fischdampfer*

SCHÖNEBECK

Baujahr 1895
Länge 31,40 m, Breite 6,25 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 115 t
141 BRT, 9,5 Knoten, 230 PS

Reeder: F. Lampe, Bremerhaven.

---

357 *Heringslogger*

GROHN

Baujahr 1895
Länge 20,24 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,087 m
Tragf. 55 t
74 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff wurde noch auf dem alten Langeschen-Gelände, dem späteren Eigentum der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, also „auf eigenem Grund und Boden" erbaut. Es ist im August 1914 von den Engländern versenkt worden.

358 *Heringslogger*

BLUMENTHAL

Baujahr 1895
Länge 20,24 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,087 m
Tragf. 55 t
74 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Auch dieses Schiff ist noch in Grohn erbaut. Es wurde im März 1921 an Linnemann & Co., Harburg, verkauft und war 1954 unter dem Namen „Herma" noch in Fahrt (siehe auch Neubau 428).

Jetziger Reeder: Hans Palm, Grünendeich, Altes Land.

359 *Heringslogger*

BREMEN

Baujahr 1895
Länge 20,24 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,087 m
Tragf. 55 t
74 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Auch „Bremen" ist mit „Vegesack", „Grohn", „Blumenthal" zusammen auf dem alten Werftplatz in Grohn erbaut. Das Schiff ist Januar 1921 an Knopf & Lehmann in Lübeck verkauft und war 1954 noch in Fahrt, wenn auch in fremdem Besitz (siehe Neubau 428).

360 *Fischdampfer*

WULSDORF

Baujahr 1895
Länge 31,40 m, Breite 6,25 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 115 t
140 BRT, 9,5 Knoten, 230 PS

Reeder: F. Lampe, Bremerhaven.

361 *Fischdampfer*

BLUMENTHAL

Baujahr 1895
Länge 31,40 m, Breite 6,25 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 115 t
140 BRT, 9,5 Knoten, 250 PS

Reeder: F. Lampe, Bremerhaven.

Das Schiff heißt heute „Cantabro II" und war nach Lloyds Register 1954 noch in Fahrt.

Reeder: Manuel Pastrana, Santos, Spanien.

363 *Petroleumleichter*

TANKKAHN 16

Baujahr 1896
Länge 76,40 m, Breite 12 m
Höhe 2 m
Tragf. 1025 t
1650 BRT

Reeder: Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Hamburg.

364 *Frachtdampfer*

ESTREITO

Baujahr 1896
Länge 41,10 m, Breite 7,95 m
Höhe 3,05 m
Tragf. 375 t
8 Knoten, 220 PS

Reeder: H. Ziegenbein, Hamburg.

Nach dem Ersten Weltkriege wurde das Schiff abgeliefert, umbenannt in „Villa Encarnation" und war nach Lloyds 1954 als solches noch in Fahrt.

Reeder: La Industrial Platense Soc. Anon., Buenos Aires.

---

365 *Feuerlöschboot*

SPRITZEN-DAMPFER 2

Baujahr 1896
Länge 17 m, Breite 4,50 m
Höhe 1,70 m, 7 Knoten, 50 PS

Bremer Berufsfeuerwehr, Bremen.

---

366 *Logger*

FÄHR

Baujahr 1896
Länge 20,24 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,087 m
Tragf. 55 t
57 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ist im April 1922 an Adolf Nisse in Göttingen verkauft und soll 1954 noch in Fahrt gewesen sein, jetziger Name unbekannt (siehe Neubau Nr. 428).

---

367 *Logger*

LOBBENDORF

Baujahr 1896
Länge 20,24 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,087 m
Tragf. 55 t
57 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ist im August 1914 gesunken.

---

368 *Logger*

RECHTENFLETH

Baujahr 1896
Länge 20,24 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,087 m
Tragf. 55 t
57 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

(Siehe Neubau Nr. 428).

---

369 *Logger*

ST. MAGNUS

Baujahr 1896
Länge 20,24 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,087 m
Tragf. 55 t
57 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff wurde im März 1921 an Linnemann & Co., Harburg, verkauft.

---

370 *Logger*

BURG

Baujahr 1896
Länge 20,24 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,087 m
Tragf. 55 t
57 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff wurde im Dezember 1920 an Knopf & Lehmann in Lübeck verkauft.

371 *Logger*
LESUM

Baujahr 1896
Länge 20,24 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,087 m
Tragf. 55 t
57 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ist im Juni 1921 an Kapitän Gringer in Harburg verkauft.

---

373 *Wohnboot*

Baujahr 1896
Länge 22 m, Breite 5,30 m
Höhe 2,25 m

Besteller: Unterweser-Korrektion Bremen.

Das Schiff war für die Arbeiter an der Unterweser-Korrektion bestimmt.

---

375 *Logger*
WESER

Baujahr 1896
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff wurde am 4. Oktober 1901 östlich der Doggerbank zuletzt gesehen und ist seitdem verschollen.

---

376 *Logger*
WERRA

Baujahr 1896
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Der erste Kapitän, 1896, war Gottlieb Hallfeld, ein Name, der auch heute noch mit der B.V.F.G. verbunden ist.

Das Schiff wurde im Januar 1922 an Johannes Carstens, Rendsburg, verkauft.

---

377 *Logger*
FULDA

Baujahr 1896
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

„Fulda" wurde Januar 1922 an J. F. Strenger & Sohn in Fünfhausen verkauft.

---

378 *Logger*
ALLER

Baujahr 1896
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

„Aller" wurde ebenfalls Januar 1922 an J. F. Strenger & Sohn in Fünfhausen verkauft.

---

379 *Fischdampfer*
AACHEN

Baujahr 1896
Länge 31,40 m, Breite 6,25 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 115 t
142 BRT, 9,5 Knoten, 220 PS

Reeder: Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee", Nordenham.

---

380 *Fischdampfer*

KÖLN

Baujahr 1896
Länge 31,40 m, Breite 6,25 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 115 t
142 BRT, 9,5 Knoten, 220 PS

Reeder: Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee", Nordenham.

Das Schiff wurde am 21. Oktober 1910 an Bolte & Steenken in Bremerhaven verkauft. Weiteres Schicksal unbekannt.

381 *Fischdampfer*

MINISTER JANSEN

Baujahr 1896
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
158 BRT, 10 Knoten, 260 PS

Reeder: Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee", Nordenham.

Beim Stapellauf dieses Schiffes am 19. September 1896 fand eine Feier zur Eröffnung der neuen Werft statt.

382 *Fischdampfer*

PRÄSIDENT VON MÜHLENFELS

Baujahr 1896
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
158 BRT, 10 Knoten, 260 PS

Reeder: Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee", Nordenham.

Das Schiff wurde später „Vevany", dann „Feistein" genannt und ist unter diesem Namen noch heute in Fahrt (Lloyds 1954).

Jetziger Reeder: A/S Darling, Stavanger.

383 *Fischdampfer*

DARMSTADT

Baujahr 1896
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
158 BRT, 10 Knoten, 260 PS

Nr. 383 — 386 *Reeder:* Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee", Nordenham.

384 *Fischdampfer*

HANNOVER

Baujahr 1896
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
158 BRT, 10 Knoten, 260 PS

385 *Fischdampfer*

STUTTGART

Baujahr 1896
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
158 BRT, 10 Knoten, 260 PS

386 *Fischdampfer*

BERLIN

Baujahr 1896
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
158 BRT, 10 Knoten, 260 PS

387 *Leichter*

Baujahr 1896
Länge 29 m, Breite 4,25 m
Höhe 1,40 m
Tragf. 90 t

Reeder: J. H. Müller & Co., Bremen.

389/90 *Leichter*

BREMEN 50, 51

Baujahr 1896
Länge 54 m, Breite 8 m
Höhe 1,80 m
Tragf. 450 t

Reeder: Schleppschiffahrts Gesellschaft Bremen.

---

391 *Gasschiff*

BLITZ

Baujahr 1896
Länge 14 m, Breite 4 m
Höhe 2,10 m

Besteller: Tonnen- und Bakenamt Bremen.

---

392 *Fischdampfer*

DÜSSELDORF

Baujahr 1897
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
160 BRT, 10 Knoten, 260 PS

Nr. 392 — 396 *Reeder:* Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee", Nordenham.
Das Schiff ist im Jahre 1901 auf der Fahrt von Island zur Weser verschollen.

---

393 *Fischdampfer*

MAINZ

Baujahr 1897
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
160 BRT, 10 Knoten, 260 PS

Am 18. August 1915 an Ludw. Janssen, Bremerhaven, verkauft.

---

394 *Fischdampfer*

WIESBADEN

Baujahr 1897
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
160 BRT, 10 Knoten, 260 PS

1898 auf der Reise von Island vor Aberdeen untergegangen.

---

395 *Fischdampfer*

FRANKFURT

Baujahr 1897
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
160 BRT, 10 Knoten, 260 PS

Am 2. November 1917 im Kattegatt von englischen Seestreitkräften aufgebracht.

---

396 *Fischdampfer*

DRESDEN

Baujahr 1897
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
160 BRT, 10 Knoten, 260 PS

Am 8. Mai 1917 beim Fischfang in der Nordsee untergegangen.
Kapitän Mannssen.

---

397 *Fischdampfer*

MANNHEIM

Baujahr 1897
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
160 BRT, 10 Knoten, 260 PS

Reeder: Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee", Nordenham.

„Mannheim" ist im Februar 1900 auf der Fahrt von Island nach Nordenham unter Führung von Kapitän Dreyer in der Nordsee verschollen.

398 *Fischdampfer*

MÜNCHEN

Baujahr 1897
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
160 BRT, 10 Knoten, 260 PS

Reeder: Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee", Nordenham.

Das Schiff unter Führung von Kapitän Rieken ist im Jahre 1908 in der Nordsee verschollen.

399 *Fischdampfer*

DÜREN

Baujahr 1897
Länge 32,30 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,43 m
Tragf. 120 t
160 BRT, 10 Knoten, 260 PS

Reeder: Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee", Nordenham.

Über den Verbleib des Schiffes ist nichts bekannt.

401 *Logger*

ELSFLETH

Baujahr 1897
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Elsflether Heringsfischerei-Gesellschaft, Elsfleth.

Das Schiff wurde am 7. August 1914 von den Engländern versenkt.

402 *Logger*

BERNE

Baujahr 1897
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Elsflether Heringsfischerei-Gesellschaft, Elsfleth.

Der Logger „Berne" wurde am 22. Januar 1927 an Johann Erdwien in Westrhauderfehn verkauft.

403 *Logger*

LIENEN

Baujahr 1897
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Elsflether Heringsfischerei-Gesellschaft, Elsfleth.

Das Schiff wurde am 18. April 1921 an die „Oldenburger Reederei A.G." verkauft.

404 *Logger*

BARDENFLETH

Baujahr 1897
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Elsflether Heringsfischerei-Gesellschaft, Elsfleth.

„Bardenfleth" wurde am 22. Januar 1927 an B. Rieken in Burlage verkauft.

405 *Vermessungsschiff*

VERDEN

Baujahr 1897
Länge 18 m, Breite 3,50 m
Höhe 1,60 m. 8,5 Knoten, 60 PS

Besteller: Königliche Wasserbau-Inspektion, Verden.

---

406 *Frachter*

JOH. ALBRECHT

Baujahr 1897
Länge 36,20 m, Breite 6,80 m
Höhe 3,83 m
Tragf. 235 t
287 BRT, 8,5 Knoten, 260 PS

Reeder: Neu-Guinea-Compagnie, Bremen.

Friedrich Spengemann schreibt in seinem Buch Südseefahrer, Seite 144.

Der Dampfer „Johann Albrecht" ist am 10. August 1897 beim Bremer Vulkan in Vegesack von Stapel gelaufen und war besonders für Fahrten auf dem Kaiserin-Augusta-Strom in Neuguinea bestimmt. Um weit flußaufwärts fahren zu können, hatte das Schiff einen flachen Boden, starke Schlingerkiele erhöhten die Seefähigkeit, so daß der Dampfer Fluß- und Seeschiff zugleich war.
Am 5. Sept mber 1897 ging der „Johann Albrecht" unter Führung von Kapitän H. Sanders, Vegesack, nach Neuguinea in See und hatte außer anderer Ladung Teile des gleichfalls beim Bremer Vulkan gebauten Hinterraddampfers „Herzogin Elisabeth" (Neubau 412) an Bord. Dieser Dampfer war nach seiner Probefahrt in fünf Teile zerlegt worden, die einzelnen Teile wurden dann auf den „Johann Albrecht" und den Lloyddampfer „Prinz Heinrich" verladen und nach Neuguinea versandt. Dort sollte das Fahrzeug, ebenfalls als Flußdampfer, besonders für den noch unerforschten Oberlauf des Kaiserin-Augusta-Stromes und dessen Nebenflüsse Verwendung finden.
Die weite Reise des kleinen Dampfers nach der Südsee verlief gut. Auf Ersuchen des Landeshauptmanns in Stephansort ging der „Johann Albrecht" dann von Neuguinea nach den Hermit-Inseln in See, um die Schiffbrüchigen des Schoners „Welcome" von Monafé abzuholen. Vor Monafé angekommen, geriet der Dampfer, ebenso wie der Schoner, in eine starke Strömung und schließlich in die Brandung, von der das Schiff am 13. Mai 1898 auf ein Riff geworfen wurde. Der Besatzung gelang es, an Land zu kommen.
Versuche, den „Johann Albrecht" wieder abzubringen, blieben erfolglos. Der erste Offizier namens Buchal entschloß sich, mit einigen Boys im kleinen offenen Boot nach Berlin-Hafen auf Neuguinea zu segeln. Von Monafé waren es 200 Seemeilen Entfernung. Diesen Hafen lief am 20. Juni der Norddeutsche-Lloyd-Dampfer „Stettin" an und erhielt die Nachricht von dem Schiffsverlust vor Monafé. Das Schiff lief aus und barg die Schiffbrüchigen, die nun endlich von einem monatelangen Robinsonleben erlöst waren.

408/9 *Leichter*

KOHLENPRAHM 1 u 2.

Baujahr 1897
Länge 40 m, Breite 7,75 m
Höhe 2,50 m
Tragf. 400 t

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

---

412 *Expeditionsschiff*

HERZOGIN ELISABETH

Baujahr 1897
Länge 18,20 m, Breite 3,90 m
Höhe 1 m. 7 Knoten, 40 PS

Reeder: Neu-Guinea-Compagnie, Bremen.
(Siehe Neubau Nr. 406).

414 *Fracht- und Passagierdampfer*
SCHWALBE

Baujahr 1898
Länge 71,54 m, Breite 9,45 m
Höhe 6,10 m
Tragf. 1270 t
1178 BRT, 140 Passagiere
11 Knoten, 850 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

---

415 *Leichter*
JANEIRO

Baujahr 1897
Länge 40 m, Breite 9,10 m
Höhe 2,30 m
Tragf. 250 t

Reeder: A. C. de Freitas & Co., Hamburg.

---

416 *Leichter*
FEVEREIRO

Baujahr 1897
Länge 40 m, Breite 9,10 m
Höhe 2,30 m
Tragf. 250 t

Reeder: A. C. de Freitas & Co., Hamburg.

---

417 *Leichter*
MARCO

Baujahr 1898
Länge 40 m, Breite 9,10 m
Höhe 2,30 m
Tragf. 250 t

Reeder: A. C. de Freitas & Co., Hamburg.

---

418 *Leichter*
ABRIL

Baujahr 1898
Länge 40 m, Breite 9,10 m
Höhe 2,30 m
Tragf. 250 t

Reeder: A. C. de Freitas & Co., Hamburg.

---

419 *Frachtdampfer*
EGERIA

Baujahr 1898
Länge 51,85 m, Breite 8,24 m
Höhe 5,28 m
Tragf. 1000 t
627 BRT, 8,5 Knoten, 350 PS

Reeder: Dampfschifffahrts Gesellschaft „Neptun", Bremen.

Das Schiff wurde am 20. März 1945 durch Luftangriff in Hamburg schwer beschädigt und 1945 verschrottet.

420

nicht gebaut.

---

421 *Tankdampfer*
BREM. VULKAN

Baujahr 1898
Länge 56,20 m, Breite 9,05 m
Höhe 4,72 m
Tragf. 950 t
760 BRT, 9,5 Knoten, 540 PS

Reeder: Mikaelow, Baku.

---

422 *Frachtdampfer*

FINNLAND

Baujahr 1898
Länge 85,35 m, Breite 12,70 m
Höhe 7,80 m
Tragf. 3500 t
2229 BRT, 9 Knoten, 850 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

„Finnland" war das erste größere 3500 t dw übersteigende Schiff, das vom Bremer Vulkan erbaut wurde. Es hieß bis 1915 „Finnland", später „Ina Blumenthal", „Gottfried Poppe" (*Reeder:* Joh. M. K. Blumenthal, Hamburg), und war laut Lloyds bis 1927 in Fahrt. Das weitere Schicksal des Schiffes blieb unbekannt.

---

423 *Frachtdampfer*

ARTA

Baujahr 1898
Länge 85,35 m, Breite 12,70 m
Höhe 7,80 m
Tragf. 3850 t
2339 BRT, 9,5 Knoten, 1100 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

Das Schiff hieß später „Livland", dann „Pontos" und war nach Lloyds 1927 noch in Fahrt.

---

424 *Dampfjacht*

ANDREJ PERWOSWANNIJ

Baujahr 1899
Länge 40 m, Breite 7,92 m
Höhe 4,20 m
Tragf. 155 t
335 BRT, 7 Knoten, 11 Passagiere
360 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie in Hamburg.

Besteller: Kaiserlich Russische Regierung.

---

425 *Fracht- und Passagierdampfer*

SPERBER

Baujahr 1899
Länge 71,54 m, Breite 9,45 m
Höhe 6,25 m
Tragf. 1320 t
1265 BRT, 110 Passagiere
11 Knoten, 850 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

---

426 *Fracht- und Passagierdampfer*

STRAUSS

Baujahr 1899
Länge 56,10 m, Breite 8,84 m
Höhe 6 m
Tragf. 1000 t
903 BRT, 98 Passagiere
10 Knoten, 650 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

Das Schiff wurde umgetauft in „Oldenburg" und war 1927 als „Ayamonte" in englischem Besitz. (*Reeder:* Luke Thomas & Co. Ld., London).

---

427 *Frachtdampfer*

KÖLN

Baujahr 1899
Länge 51,85 m, Breite 8,24 m
Höhe 5,28 m
Tragf. 1000 t
692 BRT, 2 Passagiere
9 Knoten, 420 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

Später hieß das Schiff „Constanze", „Solli", „Boubis", „Nicolaos Nomicos".

Reeder: Loukas N. Nomicos, Piraeus, Griechenland.

428 *Logger*

HAMME

Baujahr 1899
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Vegesack.

Ende 1953 lag am Bollwerk der Werft ein kleines Schifflein, die „Uta", das eine Ladung Holz aus Schweden löschte. Es war ein Vegesacker Kind, das nach langer Zeit wieder in seine Heimat zurückkehrte. Trotz seines hohen Alters ist es noch erstaunlich rüstig und frisch. Es wurde 1899 vom Bremer Vulkan für die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft erbaut und hieß damals „Hamme".

Bis 1920 hat das Schiff im Dienst der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft gestanden, ist dann umgebaut und verlängert und wurde für den Bremen-Vegesacker Werkstätten- und Reederei-Betrieb (eine Tochtergesellschaft der B.V.F.Ges.) im Frachtdienst nach England beschäftigt. 1928 hat die Firma das Schiff an den Reeder Friedrich Wehdemeyer (einen Bruder des jetzigen Besitzers) verkauft, der es in der Nord- und Ostsee verwandte. 1939 übernahm es der jetzige Besitzer Hermann Wehdemeyer von seinem Bruder und verwendet es ebenfalls in der Nord- und Ostseefahrt (Schweden und Finnland). Er ist mit dessen See-Eigenschaften durchaus zufrieden und hofft, noch manches Jahr mit ihm die Nord- und Ostsee pflügen zu können.

Die beiden Weltkriege hat das Schiff gut überstanden. Ende des letzten Krieges, 1945, lag es in Swinemünde und hat vielen Menschen auf der Flucht Hilfe geleistet. Seit 1948 ist es wieder in der Nordschweden- und Finnlandfahrt eingesetzt. Für eine Rundreise von Bremen und Hamburg nach Nordschweden und Finnland und zurück benötigt das Schiff, das jetzt eine Tragfähigkeit von 150 Tonnen hat, etwa 20 Tage.

Wie uns der Kapitän weiter verriet, sollen sich von diesem Schiffstyp noch weitere vier Schiffe, „Charlotte", „Anne", „Käte" (Nr. 447) und „Wietze" (Nr. 458), im Dienst in der Ostseefahrt befinden. (Der Bremer Vulkan erbaute damals sechs Schiffe gleichen Typs, eines davon ist also nicht mehr in Fahrt, welches, ist der Werft nicht bekannt.)

Der Reeder hat früher bereits ein Schiff namens „Herma" besessen, den früheren vom Bremer Vulkan unter der Bau-Nr. 358 erbauten Fischlogger „Blumenthal", der 1895 in Grohn von Stapel lief. Auch dieses Schiff befindet sich noch in Fahrt. Reeder ist Hans Palm, Grünendeich, Altes Land. Auch von diesem Typ, von dem der Bremer Vulkan in den Jahren 1895 bis 1896 die Logger „Grohn", „Blumenthal", „Bremen", „Fähr", „Lobbendorf", „Rechtenfleth", „St. Magnus" und „Lesum" erbaute, sollen außer der „Blumenthal" noch weitere sechs Schiffe existieren, von denen drei unter deutscher, zwei unter schwedischer und eines unter dänischer Flagge fahren. Das unter dänischer Flagge fahrende Schiff heißt heute „Inge" und ist auf der Insel Bornholm beheimatet.

Es ist nur natürlich, daß die Bauwerft sich freut, wieder etwas von ihren Schiffen zu hören oder sie am Bollwerk zu sehen. Sie ist dankbar für jeden Hinweis. Es zeugt aber auch von der soliden und seefesten Konstruktion und dem guten Material der hier gebauten Schiffe, wenn diese, nach mehr als 50 Jahren im Dienst, immer wieder ihre Seetüchtigkeit erweisen.

429 *Logger*

WÜMME
Baujahr 1899
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Vegesack.

Das Schiff wurde 1923/24 als Frachtfahrer umgebaut und hat im Dienst des Bremen-Vegesacker Werkstätten- und Reederei-Betriebes (der der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft angeschlossen war) in der Nord- und Ostsee gefahren, ist dann verkauft, in „Charlotte" umbenannt und war nach Lloyds Register 1954 noch in Fahrt.

Jetziger Reeder: Robert Suhr (Johs. Thode), Hamburg.

---

430 *Logger*

GEESTE
Baujahr 1899
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Vegesack.

Der Logger „Geeste" wurde im August 1914 versenkt.

---

431 *Logger*

OCHTUM
Baujahr 1899
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Vegesack.

„Ochtum" wurde im August 1914 versenkt.

---

432 *Logger*

HUNTE
Baujahr 1899
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Vegesack.

Das Schiff wurde 1923/24 als Frachtfahrer umgebaut und als solcher von dem Bremen-Vegesacker Werkstätten- und Reederei-Betrieb (der der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft angeschlossen war) bereedert, hat mehrere Jahre im Frachtgeschäft in der Nord- und Ostsee gefahren und ist dann verkauft worden.

---

433 *Logger*

LEINE
Baujahr 1899
Länge 22,44 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,09 m
Tragf. 65 t
85 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Vegesack.

Das Schiff wurde im März 1922 an Hans von Helmolt in Bremen verkauft.

---

434 *Frachtdampfer*

STRASSBURG
Baujahr 1900
Länge 121,92 m, Breite 14,15 m
Höhe 9,21 m
Tragf. 6600 t
5057 BRT, 845 Passagiere
11 Knoten, 2200 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

„Straßburg" und „Würzburg" waren die ersten Schiffe, die der Bremer Vulkan für den Norddeutschen Lloyd erbaut hat (abgesehen von dem Bäderdampfer „Forelle", den Ulrichs 1881 für den Lloyd erbaute). „Straßburg" war während des Boxer-Aufstandes in China als Transportschiff für deutsche Truppen eingesetzt. Sie wurde 1904 an die Hapag verkauft, die sie zunächst unter dem alten Namen weiterfahren ließ. Später wurde das Schiff in „Slavonia" umbenannt, 1920 beschlagnahmt, Frankreich zugesprochen, und fuhr als „Marigot" für die Compagnie Générale Transatlantique, Paris. 1932 wurde das Schiff verschrottet.

Das Bild auf der gegenüberliegenden Seite oben zeigt „Straßburg" auf ihrer ersten Ausreise nach Ostasien.

435 *Frachtdampfer*

WÜRZBURG

Baujahr 1900
Länge 121,92 m, Breite 14,15 m
Höhe 9,21 m
Tragf. 6600 t
5085 BRT, 1012 Passagiere
11 Knoten, 2200 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Spätere Namen des Schiffes: „Sao Vicente" (Portugal), „Loanda". *Reeder:* Companhia Colonial de Navegaçao, Lissabon.

Während des Ersten Weltkrieges war es von der portugiesischen Regierung beschlagnahmt worden.

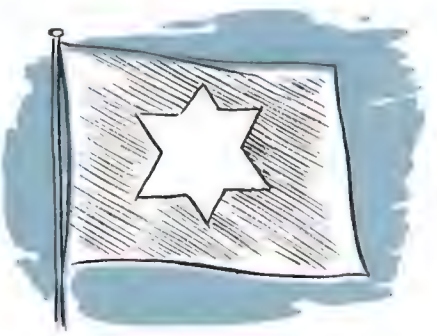
---

436 *Frachtdampfer*

DÜSSELDORF

Baujahr 1899
Länge 51,85 m, Breite 8,235 m
Höhe 5,28 m
Tragf. 1000 t
692 BRT, 2 Passagiere, 9 Knoten
360 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.



---

437 *Fracht- und Passagierdampfer*

ADLER

Baujahr 1900
Länge 71,54 m, Breite 9,45 m
Höhe 6,10 m
Tragf. 1500 t
1304 BRT, 126 Passagiere
11 Knoten, 850 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

---

438 *Frachtdampfer*

DORTMUND

Baujahr 1901
Länge 67,36 m, Breite 10,06 m
Höhe 4,40 m
Tragf. 1090 t
986 BRT, 9 Knoten, 480 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

Später führte das Schiff die Namen „Strauß" (Norddeutscher Lloyd) und „Egeran".

---

439 *Fracht- und Passagierdampfer*

BRESLAU

Baujahr 1901
Länge 130,44 m, Breite 16,46 m
Höhe 12,95 m
Tragf. 8100 t
7524 BRT, 1726 Passagiere
12 Knoten, 3300 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Der Stapellauf des Schiffes wurde mit einem glänzenden Festessen, mit Feuerwerk und Korsofahrt auf der Weser gefeiert. Spaltenlange Berichte füllten die Zeitungen, denn das Schiff war das erste vom Bremer Vulkan für den Norddeutschen Lloyd erbaute Fracht- und Passagierschiff, das 7500 Tonnen überstieg und damals sehr neuzeitlich eingerichtet war. Es war bereits mit einer lautsprechenden Telephonanlage und elektrischen Ventilatoren versehen und konnte etwa 60 Kajütspassagiere und etwa 1660 Zwischendeckspassagiere befördern. Das Schiff war auf der Nordamerika-Route eingesetzt.
Über das spätere Schicksal der „Breslau" wurde der Werft nichts bekannt.

440 *Schlepper*

Baujahr 1900
Länge 31 m, Breite 6,80 m
Höhe 3,60 m
Tragf. 100 t
160 BRT, 10,5 Knoten, 400 PS

Reeder: Schleppschiffahrts-Gesellschaft Unterweser, Bremen.

Das Schiff hieß später „Wilkowo" und war für die Russische Donau-Schiffahrts-Gesellschaft in Fahrt.

441 *Frachtdampfer*

Baujahr 1900
Länge 43,87 m, Breite 7,925 m
Höhe 2,515 m
Tragf. 250 t
325 BRT, 8 Knoten, 220 PS

Reeder: Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg.

442 *Frachtdampfer*

Baujahr 1900
Länge 43,87 m, Breite 7,925 m
Höhe 2,515 m
Tragf. 250 t
325 BRT, 8 Knoten, 220 PS

Reeder: Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg.

443 *Fracht- und Passagierdampfer*

Baujahr 1901
Länge 114,90 m, Breite 14,43 m
Höhe 8,99 m
Tragf. 5950 t
5285 BRT, 1054 Passagiere
11 Knoten, 2200 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

444 *Frachtdampfer*

Baujahr 1901
Länge 70,36 m, Breite 10,06 m
Höhe 4,40 m
Tragf. 1600 t
1222 BRT, 9 Knoten, 600 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

445 *Fracht- und Passagierdampfer*

Baujahr 1902
Länge 130,44 m, Breite 16,46 m
Höhe 12,95 m
Tragf. 7800 t
7532 BRT, 1726 Passagiere
12 Knoten, 3300 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

446 *Logger*

Baujahr 1901
Länge 23 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 65 t
90 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn.

„Ilse" wurde 1923/24 als Frachtfahrer umgebaut und als solcher von dem Bremen-Vegesacker Werkstätten- und Reederei-Betrieb (der der B.V.F.G. angeschlossen war) bereedert, hat mehrere Jahre im Frachtgeschäft in der Nord- und Ostsee gefahren und ist dann verkauft worden.

Das Schiff hieß später, bis 1951, „Amazone", jetzt „Anna II".

Jetziger Reeder: Henning Mählmann, Hamburg (nach Lloyds 1954).

447 *Logger*

OKER

Baujahr 1901
Länge 23 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 65 t
90 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn.

„Oker" wurde 1923/24 als Frachtfahrer umgebaut und als solcher von dem Bremen-Vegesacker Werkstätten- und Reederei-Betrieb (der der B.V.F.G. angeschlossen war) bereedert, hat mehrere Jahre im Frachtgeschäft in der Nord- und Ostsee gefahren und ist dann verkauft worden. Das Schiff heißt heute „Käte" (siehe auch Neubau 428).

Jetziger Reeder: Jacob Quell, Bremervörde (nach Lloyds 1954).

---

448 *Logger*

WELLE

Baujahr 1901
Länge 26 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 100 t
117 BRT, 6 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn.

Kapitän: Gottlieb Hallfeld.

Das Schiff wurde im August 1914 in England festgehalten, ist später in englischen Besitz übergegangen und hieß „Glenaen". Es war nach Lloyds 1927 noch in Fahrt.

---

449 *Anlege-Ponton*

Baujahr 1901
Länge 15 m, Breite 4 m
Höhe 1,70

Besteller: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

---

450 *Fracht- und Passagierdampfer*

PRINZ ADALBERT

Baujahr 1903
Länge 122,55 m, Breite 14,93 m
Höhe 8,99 m
Tragf. 5800 t
6029 BRT, 1062 Passagiere
11,5 Knoten, 2700 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie in Hamburg.

„Prinz Adalbert" und „Prinz Oskar" waren die ersten vom Bremer Vulkan für die Hapag erbauten Schiffe. „Prinz Adalbert" wurde 1914 von England beschlagnahmt und in „Princetown" umbenannt. Er ist später als französisches Schiff im Ersten Weltkrieg untergegangen.

---

451 *Fracht- und Passagierdampfer*

PRINZ OSKAR

Baujahr 1903
Länge 122,55 m, Breite 14,93 m
Höhe 8,99 m
Tragf. 5800 t
6026 BRT, 1062 Passagiere
11,5 Knoten, 2700 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.
Das Schiff wurde 1917 von den USA beschlagnahmt, in „Orion" umbenannt, fuhr von 1922 bis 1923 für die Black Star Line und wurde 1929 verschrottet.

452 *Frachtdampfer*

ALABAMA
Baujahr 1903
Länge 122,55 m, Breite 14,93 m
Höhe 9,04 m
Tragf. 6400 t
4719 BRT, 11 Knoten, 2500 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

---

453 *Frachtdampfer*

FLORIDA
Baujahr 1904
Länge 122,55 m, Breite 14,93 m
Höhe 9,04 m
Tragf. 6400 t
4718 BRT, 11 Knoten, 2500 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

---

454 *Fisch-Expeditionsschiff*

POSEIDON
Baujahr 1902
Länge 45,50 m, Breite 9,10 m
Höhe 4,50 m
Tragf. 120 t
480 BRT, 10 Knoten, 480 PS

Besteller: Deutscher Seefischereiverein, Hannover.

Das Schiff war 1927 noch in Fahrt für die Deutsche Wissenschaftliche Kommission für Meeresforschung.

---

455 *Fracht- und Passagierdampfer*

SIAR
Baujahr 1902
Länge 37,70 m, Breite 6,80 m
Höhe 3,40 m
Tragf. 280 t
324 BRT, 4 Passagiere
9 Knoten, 260 PS

Reeder: Neu-Guinea-Comp., Berlin.

---

456 *Logger*

AUE
Baujahr 1902
Länge 23 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 65 t
90 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn.

Das Schiff wurde im August 1914 versenkt.

---

457 *Logger*

DELME
Baujahr 1902
Länge 23 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 65 t
90 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn.

Das Schiff wurde im August 1914 versenkt.

---

458 *Logger*

WIETZE
Baujahr 1902
Länge 23 m, Breite 5,375 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 65 t
90 BRT

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn.

Das Schiff wurde 1923/24 als Frachtfahrer umgebaut, ging später in andere Hände über, hat den alten Namen aber behalten. Fahrtbereich: Nord- und Ostsee.

Jetziger Reeder: Heinecke & Co., Hamburg.
(Siehe Neubau Nr. 428).

---

459 *Frachtdampfer*

LIEBENFELS

Baujahr 1903
Länge 114 m, Breite 15,39 m
Höhe 9,14 m
Tragf. 6500 t
4606 BRT, 11 Knoten, 2300 PS

Reeder: Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa" in Bremen.
Jetziger Name des Schiffes „North King". Es war 1954 noch in Fahrt.

Die Reederei Soc. de Navegacão Luso Panamensé Ltda. in Lissabon, deren Eigentum das Schiff ist, teilte der Bauwerft am 13. Januar 1955 mit, daß das Schiff ungeachtet seines Alters dem Besitzer noch gute Dienste leiste, ein Beweis für die Güte des Materials und der geleisteten Arbeit.

Nr. 460 *Reeder:* Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa" in Bremen.

460 *Frachtdampfer*

WERDENFELS

Baujahr 1903
Länge 114 m, Breite 15,39 m
Höhe 9,14 m
Tragf. 6500 t
4611 BRT, 11 Knoten, 2300 PS

461 *Dampflogger*

WOGE

Baujahr 1903
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 110 t
130 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Nr. 461 *Reeder:* Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn.

Das Schiff wurde 1939 an Lues & Wilhelms in Hamburg verkauft und war nach Lloyds Register 1952 noch in Fahrt.

462 *Dampflogger*

FLUTH

Baujahr 1903
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 110 t
130 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn.

Das Schiff wurde am 19. August 1939 an Lues & Wilhelms in Hamburg verkauft.

463 *Dampflogger*

TIDE

Baujahr 1903
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 110 t
130 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn.

Das Schiff wurde am 19. August 1938 an L. Köster in Hamburg verkauft.

464 *Seeschlepper*

NEUFAHRWASSER

Baujahr 1903
Länge 35,42 m, Breite 7,28 m
Höhe 4,32 m
Tragf. 140 t
250 BRT, 11 Knoten, 600 PS

Reeder: Schleppschifffahrts-Gesellschaft Unterweser, Bremen.

Der Seeschlepper „Neufahrwasser" wurde im Jahre 1907 bei Cuxhaven von dem Kreuzer „Medusa" gerammt und ist gesunken.

465 *Frachtdampfer*

MARINA

Baujahr 1903
Länge 56,10 m, Breite 9,30 m
Höhe 3,66 m
Tragf. 600 t
600 BRT, 9,5 Knoten, 450 PS

Reeder: Woermann-Linie A.G., Hamburg.

466 *Fracht- und Passagierdampfer*

GOUVERNEUR von PUTTKAMMER

Baujahr 1903
Länge 65,04 m, Breite 9,30 m
Höhe 3,66 m
Tragf. 800 t
780 BRT, 8 Passagiere, 9,5 Knoten
450 PS

Reeder: Woermann-Linie A.G., Hamburg.

Das Schiff hieß später „Wajao" und fuhr nach Lloyds 1927 für die Woermann-Linie, Hamburg.

---

467 *Fracht- und Passagierdampfer*

MALAYA

Baujahr 1904
Länge 60 m, Breite 9,80 m
Höhe 4,25 m
Tragf. 630 t
900 BRT, 29 Passagiere,
11 Knoten, 820 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff wurde 1920 an die Alliierten abgeliefert und fuhr weiter als „Malaya" mit Heimathafen Singapore.

---

468 *Frachtdampfer*

MAAS

Baujahr 1904
Länge 64 m, Breite 9,60 m
Höhe 4,75 m
Tragf. 1200 t
1097 BRT, 10 Knoten, 720 PS

Reeder: A. Kirsten, Hamburg.

Das Schiff hieß später „Holstenau".

---

469 *Frachtdampfer*

ELVE

Baujahr 1904
Länge 64 m, Breite 9,60 m
Höhe 4,75 m
Tragf. 1200 t
1087 BRT, 10 Knoten, 720 PS

Reeder: A. Kirsten, Hamburg.

---

470 *Logger*

NORD

Baujahr 1904
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 110 t
130 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff lief am 2. August 1914 auf eine Mine und ging unter.

---

471 *Logger*

SÜD

Baujahr 1904
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 110 t
130 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ist vermutlich am 23. Oktober 1921 untergegangen.

---

472 *Logger*

OST

Baujahr 1904
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 110 t
130 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ist am 5. Oktober 1926 zuletzt ausgelaufen und nicht zurückgekehrt.

473 *Logger*

WEST

Baujahr 1904
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 110 t
130 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ist im November 1912 verschollen.

---

474 *Frachtdampfer*

MAZAGAN

Baujahr 1904
Länge 74,98 m, Breite 10,795 m
Höhe 7,39 m
Tragf. 2855 t
1744 BRT, 8 Passagiere
9,5 Knoten, 850 PS

Reeder: Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei in Oldenburg.

---

475 *Fracht- und Passagierdampfer*

RHENANIA

Baujahr 1905
Länge 124,36 m, Breite 16 m
Höhe 9,37 m
Tragf. 7760 t
6415 BRT, 897 Passagiere
11,75 Knoten, 2850 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Schiff wurde 1915 beschlagnahmt, fuhr als „Feltre" unter italienischer Flagge und wurde im Ersten Weltkrieg versenkt.

---

476 *Fracht- und Passagierdampfer*

RHAETIA

Baujahr 1905
Länge 124,36 m, Breite 16 m
Höhe 9,37 m
Tragf. 7760 t
6600 BRT, 897 Passagiere
11,75 Knoten, 2850 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

„Rhaetia" wurde 1917 von den USA beschlagnahmt, fuhr als „Black Hawk" (Reederei: U.S. Shipping Board), später als „Black Arrow" und wurde 1924 verschrottet.

---

477 *Fracht- und Passagierdampfer*

RUGIA

Baujahr 1905
Länge 124,36 m, Breite 16 m
Höhe 9,37 m
Tragf. 7760 t
6600 BRT, 897 Passagiere
11,75 Knoten, 2850 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

„Rugia" war das erste für die Fahrt nach New York in Deutschland für die Hapag erbaute Schiff. Sie wurde nach dem Ersten Weltkriege an die englische Regierung abgeliefert und in deren Auftrag von der Ellermann Line bereedert.
1922 wurde das Schiff von der Hapag zurückgekauft und fuhr unter seinem alten Namen „Rugia". Anfang der dreißiger Jahre wurde die „Rugia" aufgelegt und 1933 verschrottet.

478 *Seeleichter*

UNTERWESER 18

Baujahr 1904
Länge 65,4 m, Breite 10,1 m
Höhe 4,70 m
Tragf. 1570 t
922 BRT

Reeder: Schleppschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser", Bremen.

479 *Frachtdampfer*

HEIMBURG

Baujahr 1905
Länge 117,5 m, Breite 15,7 m
Höhe 8,38 m
Tragf. 6720 t
4200 BRT, 10,5 Knoten, 2100 PS

Reeder: Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa", Bremen.

Das Schiff hieß später „Santo Antão" und „S. Thomé" (*Reeder:* Companhia Nacional de Navegação, Lissabon). Es wurde 1938 durch eine neue „S. Thomé" ersetzt.

480 *Schleppdampfer*

ARCONA

Baujahr 1905
Länge 32,20 m, Breite 7 m
Höhe 4,30 m
Tragf. 130 t
200 BRT, 11 Knoten, 450 PS

Reeder: Schleppschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser", Bremen.

„Arcona" wurde bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges in St. Petersburg (Leningrad) beschlagnahmt, 1918 an Deutschland zurückgegeben, ist aber auf dem Wege in die Heimat, noch mit russischer Besatzung an Bord, im finnischen Meerbusen auf eine Mine gelaufen und untergegangen.

481 *Frachtdampfer*

MOGADOR

Baujahr 1905
Länge 70,1 m, Breite 10,21 m
Höhe 5,94 m
Tragf. 1855 t
1270 BRT, 8 Passagiere
9,75 Knoten, 750 PS

Reeder: Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, Oldenburg.

Das Schiff fuhr 1927 als „Minho" (Portugal) und noch später unter dem Namen „Levensau" (Deutschland).

482 *Seeleichter*

UNTERWESER 19

Baujahr 1905
Länge 65,4 m, Breite 10,10 m
Höhe 4,70 m
Tragf. 1570 t
900 BRT

Reeder: Schleppschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser", Bremen.

483 *Frachtdampfer*

FRANKEN

Baujahr 1905
Länge 124,36 m, Breite 16 m
Höhe 9,37 m
Tragf. 7400 t
5080 BRT, 11 Knoten, 2650 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.
Das Schiff heißt seit dem Ersten Weltkrieg „Taubaté" und ist noch in Fahrt.
Reeder: Lloyd Brasileiro in Rio de Janeiro.

484 *Frachtdampfer*
SCHWABEN

Baujahr 1905
Länge 124,36 m, Breite 16 m
Höhe 9,37 m
Tragf. 7200 t
5100 BRT, 11 Knoten, 2650 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Der Name wurde 1918 umgeändert in „Cragness".

Reeder: Cornborough Shipping Line Ltd. London.

485 *Fracht- und Passagierdampfer*
HOHENSTAUFEN

Baujahr 1906
Länge 124,36 m, Breite 16 m
Höhe 9,37 m
Tragf. 7543 t
6437 BRT, 1042 Passagiere
11,75 Knoten, 2850 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie in Hamburg.

Das Schiff wurde 1916 von Brasilien beschlagnahmt, in „Cuyaba" umbenannt und fuhr 1954 noch für den Lloyd Brasileiro in Rio de Janeiro.

486 *Frachtdampfer*
WARTBURG

Baujahr 1905
Länge 117,5 m, Breite 15,7 m
Höhe 8,83 m
Tragf. 6100 t
4295 BRT, 10,5 Knoten, 2100 PS

Reeder: Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa", Bremen.

Das Schiff hieß 1927 „Berkut" (*Reeder:* S. Orniss S. Co. Ld, London). Weiteres Schicksal unbekannt.

487 *Frachtdampfer*

KUKA

Baujahr 1905
Länge 56,1 m, Breite 9,3 m
Höhe 3,66 m
Tragf. 678 t
602 BRT, 4 Passagiere
9,5 Knoten, 450 PS

Reeder: Woermann-Linie A.G., Hamburg.

Das Schiff führte später die Namen „Sir Hugh", „Dorade", „Saint Anne" (Frankreich).

488 *Frachtdampfer*

ANATOLIA

Baujahr 1905
Länge 79,25 m, Breite 11,275 m
Höhe 7,3 m
Tragf. 2700 t
1872 BRT, 2 Passagiere
10 Knoten, 1100 PS

Reeder: Bremer Dampferlinie Atlas, Bremen.
Das Schiff wurde nach dem Ersten Weltkrieg an Frankreich ausgeliefert und hieß „Cabyle".

489 *Frachtdampfer*

AEGINA

Baujahr 1905
Länge 79,25 m, Breite 11,275 m
Höhe 7,3 m
Tragf. 2700 t
1832 BRT, 2 Passagiere
10 Knoten, 1100 PS

Reeder: Bremer Dampferlinie Atlas, Bremen.
Das Schiff hieß später „Izmir", „Gartland" (England) und „Kroumir" (Frankreich).

490 *Fracht- und Passagierdampfer*

HABSBURG

Baujahr 1906
Länge 124,36 m, Breite 16 m
Höhe 9,37 m
Tragf. 7654 t
6437 BRT, 1042 Passagiere
11,75 Knoten, 2850 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie in Hamburg.

„Habsburg" wurde nach dem Ersten Weltkrieg an England ausgeliefert, 1922 von der Hapag zurückgekauft und fuhr als „Teutonia" für diese Reederei. Sie wurde 1933 verschrottet.

491 *Dampfleichter*

MARTHA

Baujahr 1906
Länge 43 m, Breite 6,80 m
Höhe 3,60 m
Tragf. 385 t
315 BRT, 7,25 Knoten, 145 PS

Reeder: Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg.

492 *Frachtdampfer*

KHALIF

Baujahr 1906
Länge 124,36 m, Breite 16 m
Höhe 9,37 m
Tragf. 8020 t
5926 BRT, 12 Knoten, 3000 PS

Reeder: Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg.

Das Schiff wurde 1916 von Portugal beschlagnahmt, fuhr als „Fernao Velos", später „Mirandella" und war laut Lloyds 1954 noch in Fahrt.

Reeder: Soc. Geral de Comercio Industria e Transportades in Lissabon.

493 *Frachtdampfer*

KHEDIVE

Baujahr 1906
Länge 124,36 m, Breite 16 m
Höhe 9,37 m
Tragf. 8030 t
5930 BRT, 12 Knoten, 3000 PS

Reeder: Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg.

494 *Passagiertender*

VORWÄRTS

Baujahr 1906
Länge 62,60 m, Breite 9,5 m
Höhe 3,95 m
Tragf. 150 t
760 BRT, 1040 Passagiere
12,5 Knoten, 1000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff wurde am 5. März 1938 vom Nordd. Lloyd an die Kriegsmarine verkauft, in „Warnow" umbenannt, wurde 1947 von der Hapag gekauft, erhielt wieder den Namen „Vorwärts" und war nach Lloyds 1953 noch in Fahrt.

495 *Frachtdampfer*

ARNOLD AMSINCK

Baujahr 1906
Länge 117,5 m, Breite 15,7 m
Höhe 8,74 m
Tragf. 7120 t
5267 BRT, 6 Passagiere
11 Knoten, 2300 PS

Reeder: Woermann-Linie A.G., Hamburg.

Das Schiff fährt seit dem Ersten Weltkrieg als „Jaboatao" für den Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro (nach Lloyds 1954).

496 *Frachtdampfer*

MAX BROCK

Baujahr 1906
Länge 117,5 m, Breite 15,7 m
Höhe 8,74 m
Tragf. 7130 t
5267 BRT, 6 Passagiere
11 Knoten, 2300 PS

Reeder: Woermann-Linie A.G., Hamburg.

Führte später die Namen „Policastria", „Frederick Gilbert", „Grey County", „Waregga", wieder für die Woermann-Linie A.G., Hamburg, die es also aus englischem Besitz zurückerworben hat. Das weitere Schicksal des Schiffes blieb der Werft unbekannt.

497 *Logger*

AMSEL

Baujahr 1906
Länge 27,36 m, Breite 6,5 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 87 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff wurde am 9. Mai 1951 zum Abwracken verkauft.

498 *Logger*

DROSSEL

Baujahr 1906
Länge 27,36 m, Breite 6,5 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 87 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff wurde am 30. Dezember 1938 zum Abwracken verkauft.

499 *Frachtdampfer*

RIOL

Baujahr 1906
Länge 127,4 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8680 t
5329 BRT, 11 Knoten, 2600 PS

Reeder: Roland-Linie Aktien-Gesellschaft, Bremen.

500 *Frachtdampfer*

NAIMES

Baujahr 1906
Länge 127,4 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8730 t
5331 BRT, 11 Knoten, 2600 PS

Reeder: Roland-Linie Aktien-Gesellschaft, Bremen.

Spätere Namen des Schiffes: „Woron" (England 1927) und „Kastelholm" (Finnland).

Der Stapellauf des fünfhundertsten Schiffes wurde von der Werft mit einer kleinen Feier begangen.

501 *Logger*

FINK

Baujahr 1906
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 90 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff war bis 1954 in Fahrt für die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft und wurde am 27. Oktober 1954 zum Abwracken verkauft.

502 *Logger*

STAAR

Baujahr 1907
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 90 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ging im Marinedienst im Februar 1917 verloren, muß aber wieder gehoben sein, denn es war nach Lloyds 1954 noch in Fahrt.
Spätere Namen des Schiffes: „Kehrwieder", „Stella Ninima", „Hammerhein", „Ruth Minlos", „Eilbecktal" bis 1933, dann „Delia" für Rederiet för m. s. Delia H. Källson, Lidköping, Schweden.

---

503 *Frachtdampfer*

GÖTTINGEN

Baujahr 1907
Länge 130,16 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8853 t
5441 BRT, 11 Knoten, 2650 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff wurde nach dem Ersten Weltkrieg an die Alliierten ausgeliefert, aber kurz danach vom Norddeutschen Lloyd zurückgekauft und 1932 abgewrackt.

---

504 *Frachtdampfer*

GREIFSWALD

Baujahr 1907
Länge 130,16 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8845 t
5461 BRT, 11 Knoten, 2650 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff wurde im Ersten Weltkrieg als Prise beschlagnahmt, hieß später „Carina" und war in Australien (Sydney) beheimatet.

---

505 *Fracht- und Passagierdampfer*

GOTHA

Baujahr 1907
Länge 130,16 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8380 t
6653 BRT, 13 Passagiere
11,75 Knoten, 3250 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Die „Gotha" kam nach dem Ersten Weltkrieg in den Besitz der Alliierten, wurde vom Norddeutschen Lloyd am 31. Dezember 1921 mit weiteren fünf Schiffen im Austauschverfahren gegen „Columbus" (spätere „Homeric") zurückerworben und im Dezember 1932 abgewrackt.

---

506 *Fracht- und Passagierdampfer*

GIESSEN

Baujahr 1908
Länge 130,16 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8340 t
6683 BRT, 13 Passagiere
11,75 Knoten, 3250 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff wurde nach dem Ersten Weltkrieg ausgeliefert und erhielt den Namen „City of Harward" (England).

---

507 *Logger*

RABE

Baujahr 1907
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 90 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

„Rabe" wurde am 9. September 1940 an Heinecke & Co. in Hamburg verkauft.

---

508 *Logger*

ELSTER

Baujahr 1907
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 90 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff wurde am 30. Dezember 1938 an die Glückstädter Heringsfischerei A.G. verkauft. Nach Lloyds war das Schiff 1954 noch in Fahrt.

Jetziger Reeder: Lehr & Co., Hamburg.

---

509 *Fracht- und Passagierdampfer*

EISENACH

Baujahr 1908
Länge 127,4 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8140 t
6757 BRT, 1250 Passagiere
11,75 Knoten, 3250 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Während des Ersten Weltkrieges, 1916, wurde das Schiff von Brasilien beschlagnahmt, umbenannt in „Santarem" und ist heute noch in Fahrt.

Reeder: Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro (nach Lloyds 1954).

---

510 *Fracht- und Passagierdampfer*

COBURG

Baujahr 1908
Länge 127,4 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8150 t
6750 BRT, 1250 Passagiere
11,75 Knoten, 3250 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

„Coburg" wurde ebenfalls 1916 von Brasilien beschlagnahmt, erhielt den Namen „Poconé" und ist heute noch in Fahrt unter diesem Namen.

Reeder: Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro (nach Lloyds 1954).

---

511 *Schleppdampfer*

JUTTA

Baujahr 1909
Länge 18 m, Breite 5,40 m
Höhe 2,23 m
Tragf. 10 t
53 BRT, 8,75 Knoten, 120 PS

Eigentümer: Bremer Vulkan, Vegesack.

Das Schiff ist noch in Betrieb für den Bremer Vulkan.

---

512 *Logger*

SIEGLINDE

Baujahr 1908
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 115 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: „Visurgis", Nordenham.

---

513 *Logger*

ORTRUD

Baujahr 1908
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 115 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: „Visurgis", Nordenham.

---

514 *Logger*

FUCHS

Baujahr 1908
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 115 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Hochseefischerei Bremerhaven, A.G.

Der Name wurde 1938 in „Irmgard", 1945 in „Vilus Bering" geändert.

Reeder: Thöjbud Hansen Rödvig, Dänemark (nach Lloyds 1952).

---

515 *Logger*

WOLF

Baujahr 1908
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 115 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Hochseefischerei Bremerhaven, A.G.

Name 1939 geändert in „Lisel", 1947 in „Adi".

Reeder: Asmus Möller, Svendborg, Dänemark (nach Lloyds 1954).

---

516 *Schlepper*

GEESTEMÜNDE

Baujahr 1908
Länge 25,5 m, Breite 6 m
Höhe 3,25 m
Tragf. 53 t
107 BRT, 11,5 Knoten, 300 PS

Reeder: Schleppschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser", Bremen.

Der Name wurde 1951 in „Blumenthal" geändert.

Reederei: Unterweser-Reederei.

---

517 *Schlepper*

BRAKE

Baujahr 1908
Länge 25,5 m, Breite 6 m
Höhe 3,25 m
Tragf. 53 t
107 BRT, 11,5 Knoten, 300 PS

Reeder: Schleppschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser", Bremen.

Das Schiff ist 1946 an Rußland ausgeliefert und fährt heute als „Uragan" für die UdSSR.

---

518 *Logger*

WACHTEL

Baujahr 1908
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 115 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff lief am 12. April 1919 auf eine Mine und ging verloren.

---

519 *Logger*

LERCHE

Baujahr 1908
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 115 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff lief am 28. Juli 1929 auf eine Mine und ist gesunken.

---

520 *Frachtdampfer*

ANSWALD

Baujahr 1909
Länge 127,4 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8700 t
5400 BRT, 5 Passagiere, 11 Knoten
2600 PS

Reeder: Hamburg-Bremer Afrika-Linien, Bremen.

Das Schiff hieß später „Vulcan City" (England).

---

521 *Kohlendampfer*

CLARA BLUMENFELD

Baujahr 1909
Länge 92,96 m, Breite 12,80 m
Höhe 6,48 m
Tragf. 3264 t
2331 BRT, 10,5 Knoten, 1400 PS

Reeder: B. Blumenfeld, Hamburg.

Das Schiff hieß später „Borinage" (Belgien), „Sulev" (Finnland) bis 1950, dann „Pacora" bis heute.

Reeder: Compañia de Navegacion Pacora S.A. Panama. Nach Lloyds 1954.

---

522 *Logger*

ILTIS

Baujahr 1909
Länge 27,36 m, Breite 6,50 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 115 t
135 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Hochseefischerei Bremerhaven A.G. in Bremerhaven.

---

523 *Schwimmdock*

Baujahr 1909
Länge 30 m, Breite 12,10 m
Höhe 5,20 m
Tragf. 200 t

Besteller: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.
Das Dock ist heute noch im Betrieb der Gesellschaft.

---

524 *Doppelschrauben-Passagierdampfer*

ANNA

Baujahr 1909
Länge 53,34 m, Breite 8,99 m
Höhe 3,63 m
Tragf. 740 t
710 BRT, 74 Passagiere
10 Knoten, 580 PS

Reeder: Konsul Carlos Hoepke jr., Florianopolis (Desterro) Brasilien.
Das Schiff ist heute, nach 46 Jahren, noch in Fahrt.
Reederei: Empreza Nacional de Nav. „Hoepke", Florianopolis, Brasilien.

525/6
Fährschiffe

HAFENFÄHR-DAMPFER 1 u. 2

Baujahr 1909
Länge 14,25 m, Breite 4,75 m
Höhe 2,40 m
Tragf. 3 t
34 BRT, 100 Passagiere
6,5 Knoten, 55 PS

Besteller: Hafenfähre G.m.b.H., Bremerhaven.

---

527 *Frachtdampfer*

TOREADOR

Baujahr 1909
Länge 72,24 m, Breite 10,14 m
Höhe 4,50 m
Tragf. 1580 t
997 BRT, 10 Knoten, 750 PS

Reeder: J. D. Stürken, Bremen.
Das Schiff hieß später „Düsseldorf" und gehörte der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" in Bremen. Noch später hieß es „Poldorf", wieder „Düsseldorf" und 1927 „Falke". Weiteres Schicksal unbekannt.

---

528 *Schlepper*

AUGUST PETERS

Baujahr 1909
Länge 17,50 m, Breite 5,50 m
Höhe 2,40 m
Tragf. 15 t
65 BRT, 10 Knoten, 250 PS

Reeder: Wönkhaus & Peters, Hamburg.

---

529 *Kohlendampfer*

ADELINE HUGO STINNES 3

Baujahr 1909
Länge 99,36 m, Breite 13,72 m
Höhe 6,78 m
Tragf. 3975 t
2709 BRT, 11 Knoten, 1700 PS

Reeder: Hugo Stinnes G.m.b.H., Hamburg.

„Adeline Hugo Stinnes 3" führte später die Namen: „Tervaete", „Willem René" bis 1933, „Myllikoski" bis heute.

Reeder: A/B Nordström & Co., Lovisa, Finnland (nach Lloyds 1954).

---

530 *Kohlendampfer*

EDMUND HUGO STINNES 4

Baujahr 1910
Länge 99,36 m, Breite 13,72 m
Höhe 6,78 m
Tragf. 3995 t
2713 BRT, 11 Knoten, 1700 PS

Reeder: Hugo Stinnes G.m.b.H., Hamburg.

---

531 *Fracht- und Passagierdampfer*

REIHER

Baujahr 1909
Länge 67,10 m, Breite 9,86 m
Höhe 4,83 m
Tragf. 1305 t
1045 BRT, 52 Passagiere
11 Knoten, 1000 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo", Bremen.

Das Schiff war nach Lloyds 1927 noch in Fahrt.

---

532 *Schlepper*

ARGO

Baujahr 1909
Länge 21 m, Breite 5,30 m
Höhe 2,55 m
Tragf. 15 t
65 BRT, 10,5 Knoten, 230 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo", Bremen.

---

533 *Kohlendampfer*

CLÄRE HUGO STINNES 1

Baujahr 1910
Länge 116,13 m, Breite 15,70 m
Höhe 8,99 m
Tragf. 7820 t
4984 BRT, 9,5 Knoten, 1700 PS

Reeder: Hugo Stinnes G.m.b.H., Hamburg.

Das Schiff führte später den Namen „Philip T. Dodge" (*Reeder:* Atlantic Transportation Co. Ltd.).
Nach Lloyds 1937 war das Schiff damals noch in Fahrt.

534 *Kohlendampfer*

NORA
HUGO STINNES 2

Baujahr 1910
Länge 116,13 m, Breite 15,70 m
Tragf. 7805 t
Höhe 8,99 m
4985 BRT, 9,5 Knoten, 1700 PS

Reeder: Hugo Stinnes G.m.b.H., Hamburg.

Das Schiff hieß 1927 „Wesserling".
Reeder: Société Anonyme de Navigation « Les Armateurs Français », Paris.

535 *Frachtdampfer*

CARL WOERMANN

Baujahr 1910
Länge 127,4 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8640 t
5715 BRT, 12 Passagiere
11,5 Knoten, 3000 PS

Reeder: Woermann-Linie A.G., Hamburg.

„Carl Woermann", die spätere „Ataleia" (Reederei: Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro) ging im Zweiten Weltkrieg unter.

536 *Schlepper*

NEUFAHRWASSER

Baujahr 1910
Länge 35,42 m, Breite 7,28 m
Höhe 4,32 m
Tragf. 140 t
250 BRT, 11 Knoten, 600 PS

Reeder: Schleppschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser", Bremen.

Der kleine Schlepper hat vor dem Ersten Weltkrieg mit einem Schooner im Schlepp eine Reise nach Südamerika gemacht. Während des Ersten Weltkrieges, 1915, ist das Schiff vor Wangerooge auf eine Mine gelaufen und mit 23 Mann Besatzung gesunken.

537 *Frachtdampfer*

BERENGAR

Baujahr 1911
Länge 121,39 m, Breite 16,29 m
Höhe 11,45 m
Tragf. 8761 t
4849 BRT, 12 Knoten, 3350 PS

Reeder: Roland-Linie Aktiengesellschaft, Bremen.
Das Schiff gehörte später unter demselben Namen der Oakwin Steamshipping Company, Sir W. R. Smith & Sons, wurde umbenannt in „General Botha" (England), wieder in „Berengar" (Norddeutscher Lloyd, Bremen), „Petropolis" (Hamburg-Südamerika-Linie) und ging im Mai 1945 unter.

538 *Frachtdampfer*

WIEGAND

Baujahr 1911
Länge 121,39 m, Breite 16,29 m
Höhe 11,45 m
Tragf. 8771 t
4849 BRT, 12 Knoten, 3350 PS

Reeder: Roland-Linie Aktiengesellschaft, Bremen.
Das Schiff hieß später „Tina Primo" und „Artigas" und war in Uruguay beheimatet.

539 *Frachtdampfer*

FÜRST BÜLOW

Baujahr 1911
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,66 m
Tragf. 12435 t
7575 BRT, 12 Knoten, 3700 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Es war das erste 12 000 t dw übersteigende Schiff, das der Bremer Vulkan erbaute.

Das Schiff wurde nach dem Ersten Weltkrieg ausgeliefert, 1922 von der Hamburg-Amerika Linie zurückgekauft und 1934 verschrottet.

---

540 *Frachtdampfer*

SANTA ANNA

Baujahr 1911
Länge 106,68 m, Breite 15,24 m
Höhe 7,925 m
Tragf. 6490 t
3739 BRT, 9 Knoten, 1300 PS

Reeder: Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg.

---

541 *Frachtdampfer*

SANTA THERESA

Baujahr 1911
Länge 106,68 m, Breite 15,24 m
Höhe 7,925 m
Tragf. 6490 t
3739 BRT, 9 Knoten, 1300 PS

Reeder: Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg.

Das Schiff war nach Lloyds Register 1927 noch in Fahrt für obengenannte Reederei. Sein späteres Schicksal blieb der Werft unbekannt.

---

542 *Frachtdampfer*

EMIR

Baujahr 1911
Länge 127,4 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8810 t
5532 BRT, 12 Passagiere
11,5 Knoten, 3000 PS

Reeder: Deutsche Ost-Afrika-Linie A.G., Hamburg.

Spätere Namen des Schiffes: „Polladern", „Sunbeath", „Ilmar", „Hamburg".
Das Schiff ging am 4. März 1941 bei den Lofoten verloren. (Durch britisches Kriegsschiff „Offa" versenkt).

---

543 *Fracht- und Passagierdampfer*

COMET

Baujahr 1911
Länge 58 m, Breite 9,50 m
Höhe 7,10 m
Tragf. 570 t
977 BRT, 160 Passagiere
13 Knoten, 1350 PS

Besteller: Reichskolonialamt, Berlin (Landesfiskus Schutzgebiet Neu-Guinea).

Das Fracht- und Passagierschiff „Comet" tat bis 1914 Dienst in der damaligen deutschen Kolonie Neu-Guinea. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Schiff abgeliefert und wurde als Lotsendampfer unter den Namen „Una" und „Akuna" weiter verwandt.
Nach einer Notiz in „Shipbuilding and Shipping Record" 1953 wurde dieses Schiffchen erst 1953 außer Dienst gestellt und durch ein anderes ersetzt.
Wir zeigen oben das schmucke Schiff, das nach der in der damaligen Kaiserlichen Marine üblichen Sitte in Jachtform gebaut ist, im Bilde.

544 *Frachtdampfer*

UCKERMARK

Baujahr 1911
Länge 121,4 m, Breite 16 m
Höhe 10,67 m
Tragf. 8290 t
4312 BRT, 11,5 Knoten, 2700 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

---

545 *Frachtdampfer*

PINDOS

Baujahr 1911
Länge 102,72 m, Breite 14,63 m
Höhe 9,60 m
Tragf. 5730 t
2934 BRT, 10 Knoten, 1500 PS

Reeder: Deutsche Levante-Linie Hamburg, Aktiengesellschaft.

Spätere Namen des Schiffes: „Huntscape", „Wilfred" (A.S. Det Selmerske Rederi, Norwegen), „Daisy Moller" (Reeder: Moller Line Ld. Shanghai).

Das weitere Schicksal des Schiffes blieb der Werft unbekannt.

---

546 *Frachtdampfer*

ERYMANTHOS

Baujahr 1911
Länge 102,72 m, Breite 14,63 m
Höhe 9,60 m
Tragf. 5730 t
2934 BRT, 10 Knoten, 1500 PS

Reeder: Deutsche Levante-Linie Hamburg, Aktiengesellschaft.

---

547 *Frachtdampfer*

FRANKFURT

Baujahr 1912
Länge 79,25 m, Breite 11,28 m
Höhe 6,63 m
Tragf. 2495 t
1660 BRT, 2 Passagiere
11 Knoten, 1500 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

Späterer Name „Cavalla". Weiteres Schicksal blieb der Werft unbekannt.

---

548 *Frachtdampfer*

HEIDELBERG

Baujahr 1912
Länge 79,25 m, Breite 11,28 m
Höhe 6,63 m
Tragf. 2495 t
1660 BRT, 2 Passagiere
11 Knoten, 1500 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

Späterer Name des Schiffes „Smyrna" (Reeder: Norddeutscher Lloyd). Weiteres wurde der Werft nicht bekannt.

---

549 *Frachtdampfer*

MUANSA

Baujahr 1911
Länge 127,4 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8925 t
5408 BRT, 12 Passagiere
11,5 Knoten, 3300 PS

Reeder: Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg.

Das Schiff wurde am 1. Januar 1943 vor der norwegischen Küste (Hammerfest) torpediert und ging unter.

---

550 *Frachtdampfer*

ALTAIR

Baujahr 1911
Länge 111,25 m, Breite 15,14 m
Höhe 9,60 m
Tragf. 6415 t
3220 BRT, 9,5 Knoten, 1500 PS

Reeder: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" A.G., Bremen.

551 *Fracht- und Passagierdampfer*

GRUNEWALD

Baujahr 1912
Länge 107,29 m, Breite 14,78 m
Höhe 8,305 m
Tragf. 5350 t
4707 BRT, 616 Passagiere
12,5 Knoten, 3200 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

„Grunewald" wurde 1917 von den USA beschlagnahmt, führte bis 1928 den Namen „General Goethals", wurde dann umbenannt in „Munorleans" (Reeder: Munson-Linie, New York) und 1937 verschrottet.

---

552 *Fracht- und Passagierdampfer*

WASGENWALD

Baujahr 1912
Länge 107,29 m, Breite 14,78 m
Höhe 8,305 m
Tragf. 5350 t
4708 BRT, 616 Passagiere
12,5 Knoten, 3200 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

„Wasgenwald" wurde 1917 von den USA beschlagnahmt, führte die Namen „Shoshone" und „Manoa" (Reederei: Canada Steamship Line) bis 1926, wurde als „Grunewald" von der Hapag zurückgekauft und 1932 verschrottet.

---

553 *Frachtdampfer*

RUFIDJI

Baujahr 1911
Länge 127,4 m, Breite 16,54 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 8810 t
5442 BRT, 12 Passagiere
11,5 Knoten, 3300 PS

Reeder: Deutsche Ost-Afrika-Linie A.G., Hamburg.

Der Frachtdampfer „Rufidji" wurde während des Ersten Weltkrieges von den Engländern erbeutet, in „Huntcliff" umbenannt und, 120 Meilen vor der irischen Küste, auf der Fahrt von Montreal nach England, am 17. Oktober 1918 versenkt.

---

554 *Fracht- und Passagierdampfer*

BUENOS AIRES

Baujahr 1912
Länge 149,35 m, Breite 17,98 m
Höhe 11,73 m
Tragf. 13010 t
9155 BRT, 2338 Passagiere
12 Knoten, 4300 PS

Reeder: Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg.

Dieses Schiff fuhr nach dem Kriege als „Cephée" für die Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes in Paris, mit dem Heimathafen Marseille und wurde etwa 1939 verschrottet.

---

555 *Frachtdampfer*

ELSASS

Baujahr 1912
Länge 143,25 m, Breite 17,98 m
Höhe 11,95 m,
Tragf. 11220 t
6590 BRT, 12,5 Knoten, 4000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

„Elsaß" kam nach dem Ersten Weltkrieg nach Frankreich als „Appeles" und führte, nach den USA verkauft, später die Namen „Kermit" und „Nebraskan".

---

556 *Frachtdampfer*

RHEINLAND

Baujahr 1912
Länge 143,25 m, Breite 17,98 m
Höhe 11,95 m,
Tragf. 11230 t
6588 BRT, 12,5 Knoten, 4000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff ging im Jahre 1920 auf der Ablieferungsfahrt nach England unter.

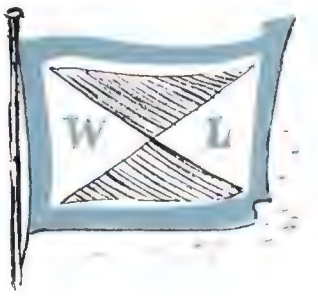
---

557 *Frachtdampfer*

RENATE AMSINCK

Baujahr 1912
Länge 108,20 m, Breite 15,09 m
Höhe 7,925 m
Tragf. 6010 t
3824 BRT, 9 Passagiere
10,25 Knoten, 1900 PS

Reeder: Woermann-Linie A.G., Hamburg.



---

558 *Frachtdampfer*

ELISABETH BROCK

Baujahr 1912
Länge 108,20 m, Breite 15,09 m
Höhe 7,925 m
Tragf. 5890 t
3679 BRT, 9 Passagiere
10,25 Knoten, 1900 PS

Reeder: Woermann-Linie A.G., Hamburg.

„Elisabeth Brock" fuhr nach dem Ersten Weltkrieg als „Foria" unter französischer Flagge. 1949 wurde eine neue „Foria" gebaut.

---

559 *Fracht- und Passagierdampfer*

SIERRA VENTANA

Baujahr 1912
Länge 133,5 m, Breite 17 m
Höhe 11,54 m
Tragf. 8850 t
8262 BRT, 1389 Passagiere
13 Knoten, 4000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Die „Sierra Ventana" kam nach dem Ersten Weltkrieg als „Alba" unter die französische Flagge (Reederei: Cie. de Navigation Sud Atlantique), kam später in den Besitz der Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, Paris, wurde in „Amerique" umbenannt und etwa 1939 verschrottet.

---

560 *Fracht- und Passagierdampfer*

SIERRA SALVADA

Baujahr 1913
Länge 133,5 m, Breite 17 m
Höhe 11,54 m
Tragf. 8800 t
8227 BRT, 1389 Passagiere
13 Knoten, 4000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Die „Sierra Salvada" wurde für die Südamerikafahrt, Ostküste, gebaut. Das Schiff wurde während des Ersten Weltkrieges von Brasilien beschlagnahmt, in „Avaré" umbenannt, fuhr später als „Peer Gynt" und „Neptunia" (Italien), wurde 1927 von der Hapag zurückgekauft, in „Oceana" umbenannt, mußte 1946, beschlagnahmt, ausgeliefert werden, fuhr als „Empire Tarne" für England und wurde später an die Sowjetunion ausgeliefert, wo es als „Sibir" noch heute in Fahrt ist. (Lloyds 1954).

---

561 *Frachtdampfer*

RAPPENFELS

Baujahr 1913
Länge 127,47 m, Breite 17,07 m
Höhe 9,855 m
Tragf. 9095 t
5883 BRT, 11,5 Knoten, 2900 PS

Reeder: Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa", Bremen.

Das Schiff wurde am 8. August 1914 vor Colombo von englischem Kriegsschiff aufgebracht, umbenannt in „Diyatalawa" und 1938 nochmals umbenannt in „Nigaristan" (England). Das weitere Schicksal des Schiffes blieb unbekannt.

562 *Fracht- und Passagierdampfer*

BAHIA LAURA

Baujahr 1913
Länge 149,35 m, Breite 17,98 m
Höhe 11,73 m
Tragf. 12375 t
9791 BRT, 2570 Passagiere
12 Knoten, 4300 PS

Reeder: Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg.

Das Schiff führte später unter der brasilianischen Flagge die Namen „Caxias" und „Ruy Barbosa" und wurde vom Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro, bereedert.

---

563 *Frachtdampfer*

POMMERN

Baujahr 1913
Länge 143,25 m, Breite 17,98 m
Höhe 11,95 m
Tragf. 10770 t
6557 BRT, 12,5 Knoten, 4000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

„Pommern" führte später den Namen „Rappahannock", wurde 1934 in „William Luckenbach" (USA) umbenannt und fährt seit 1946 als „Maria C" unter italienischer Flagge für die Reederei: Giacomo Costa fu Andrea, Genua.

---

564 *Frachtdampfer*

POSEN

Baujahr 1913
Länge 143,25 m, Breite 17,98 m
Höhe 11,95 m
Tragf. 11460 t
6569 BRT, 12,5 Knoten, 4000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

„Posen" kam nach dem Ersten Weltkrieg als „Belmonte", später „Mandu" unter die brasilianische Flagge und wird noch heute vom Lloyd Brasileiro in Rio de Janeiro bereedert.

---

565 *Frachtdampfer*

JAVA

Baujahr 1913
Länge 146,84 m, Breite 19,05 m
Höhe 9,91 m
Tragf. 12080 t
7676 BRT, 13 Knoten, 4900 PS

Reeder: Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg.

„Java" kam nach dem Ersten Weltkrieg als „Min" unter die französische Flagge und fuhr für die Compagnie des Messageries Maritimes in Paris.

---

566 *Frachtdampfer*

ALFHILD PAUL

Baujahr 1913
Länge 69,6 m, Breite 10,67 m
Höhe 5,36 m
Tragf. 1680 t
1196 BRT, 8 Knoten, 550 PS

Besteller: Fischverwertungsgesellschaft m.b.H., Bremen.

567 *Frachtdampfer*

BADEN

Baujahr 1914
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,67 m
Tragf. 12440 t
7676 BRT, 12 Knoten, 3700 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Schiff sank als Versorgungsschiff der Flotte des Admirals Grafen Spee in der Seeschlacht bei den Falklandinseln im Dezember 1914.

---

568 *Frachtdampfer*

WÜRTTEMBERG

Baujahr 1914
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,67 m
Tragf. 12490 t
7678 BRT, 12 Knoten, 3700 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

„Württemberg" wurde 1916 von der portugiesischen Regierung beschlagnahmt und umbenannt in „Amarante". Unter diesem Namen fährt es noch heute für die Sociedade Geral de Comercio Industria e Transportas Ltda. in Lissabon.

---

569 *Frachtdampfer*

MARK

Baujahr 1913
Länge 143,25 m, Breite 17,98 m
Höhe 11,95 m
Tragf. 11420 t
6579 BRT, 12,5 Knoten, 4000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff führte später die Namen „Suvanea", „Poznan" und „Paul Luckenbach" (USA).

---

570 *Frachtdampfer*

PFALZ

Baujahr 1913
Länge 143,25 m, Breite 17,98 m
Höhe 11,95 m
Tragf. 10740 t
6570 BRT, 12,5 Knoten, 4000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Die „Pfalz" fuhr nach dem Ersten Weltkrieg als „Boorara" unter australischer Flagge, später als „Nereos", in griechischem Besitz.

---

571 *Frachtdampfer*

ANHALT

Baujahr 1914
Länge 143,25 m, Breite 17,98 m
Höhe 11,95 m
Tragf. 11380 t
6580 BRT, 12,5 Knoten, 4000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Die „Anhalt" führte später die Namen „Kharkov" (wahrscheinlich in russischem Besitz), „Aya Mendi" und „Anhalt". Das Schiff ist also wahrscheinlich von einer deutschen Reederei zurückgekauft worden.

---

572 *Frachtdampfer*

WALDECK

Baujahr 1914
Länge 143,25 m, Breite 17,98 m
Höhe 11,95 m
Tragf. 11330 t
6580 BRT, 12,5 Knoten, 4000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff kam nach dem Ersten Weltkrieg als „Dalny" in den Besitz der Chargeurs Réunis Compagnie Française de Navigation a Vapeur, Paris.

---

573 *Frachtdampfer*

SANTA INES

Baujahr 1914
Länge 121,92 m, Breite 16,69 m
Höhe 11,79 m
Tragf. 9200 t
5200 BRT, 10,5 Knoten, 2300 PS

Reeder: Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Hamburg.

Das Schiff führte später den Namen „Rio de Janeiro" und wurde am 8. April 1940 durch das polnische U-Boot „Orzel" vor Kristiansand versenkt.

---

574 *Frachtdampfer*

SANTA ISABEL

Baujahr 1914
Länge 121,92 m, Breite 16,69 m
Höhe 11,79 m
Tragf. 9190 t
5200 BRT, 10,5 Knoten, 2300 PS

Reeder: Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Hamburg.

Das Schiff ist während des Ersten Weltkrieges am 9. Dezember 1914 als Versorgungsschiff im Geschwader des Admirals Grafen Spee während der Seeschlacht bei den Falklandinseln von den Engländern versenkt worden.

575 *Frachtdampfer*

BRAUNSCHWEIG

Baujahr 1915
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,67 m
Tragf. 12475 t
7674 BRT, 12 Knoten, 3700 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Schiff wurde 1917 an Holland verkauft und wahrscheinlich von der Holland-Amerika-Linie bereedert. Es führte seitdem den Namen „Eemdijk" und wurde 1933 verschrottet.

576 *Frachtdampfer*

NASSAU

Baujahr 1915
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,67 m
Tragf. 12400 t
7676 BRT, 12 Knoten, 3700 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

„Nassau" wurde 1917 ebenfalls an Holland verkauft, wahrscheinlich von der Holland-Amerika-Linie bereedert, führte seitdem den Namen „Kinderdijk" und wurde 1933 verschrottet.

577 *Doppelschrauben-Frachtdampfer*

FRIESLAND

Baujahr 1920
Länge 157,92 m, Breite 19,51 m
Höhe 12,595 m
Tragf. 16788 t
10800 BRT, 13 Knoten, 5800 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Schiff wurde unter dem Namen „Rheinland" erbaut, jedoch – noch in der Ausrüstung an der Werft liegend – in „Friesland" umbenannt, nach dem Ersten Weltkrieg an England ausgeliefert, führte den Namen „Hertford" (Reederei: Federal Steam Navigation Company, London) und wurde 1942 durch ein U-Boot versenkt.

578 *Doppelschrauben-Frachtdampfer*

SAUERLAND

Baujahr 1920
Länge 157,92 m, Breite 19,51 m
Höhe 12,595 m
Tragf. 16788 t
10800 BRT, 13 Knoten, 5800 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Die „Sauerland" kam nach dem Ersten Weltkrieg in englischen Besitz und fuhr als „Norfolk" für die Federal Steam Navigation Company, London. Das Schiff wurde am 18. Juni 1941 durch ein U-Boot versenkt.

579 *Doppelschrauben-Fracht- und Passagierdampfer*

ZEPPELIN

Baujahr 1915
Länge 167 m, Breite 20,42 m
Höhe 14,63 m
Tragf. 11700 t
14167 BRT, 2165 Passagiere
15,5 Knoten, 9500 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Der „Zeppelin" gehörte zu den größten vom Bremer Vulkan erbauten Passagierschiffen, wurde noch vom alten Grafen Zeppelin selbst getauft und lief unter Blitz und Donner in strömendem Regen während eines heftigen Gewitters von Stapel. Das Schiff wurde während des Krieges 1915 an die Reederei abgeliefert und kam nach dem Kriege als „Ormuz" in den Besitz der Orient Steam Navigation Co. Ltd. in London. Im April 1927 wurde das Schiff vom Norddeutschen Lloyd in Bremen zurückgekauft und in „Dresden" umbenannt.

Am 20. Juni 1934 lief die „Dresden" ex „Zeppelin" einige Meilen von Utsire in der Nähe der norwegischen Küste auf und wurde leck. Alle Passagiere wurden durch den norwegischen Dampfer „Konge Haakon" an Land gebracht. Am Tage danach versank die „Dresden" in den Fluten. 1937 wurde vom Bremer Vulkan eine neue „Dresden" gebaut.

---

580 *Frachtdampfer*

ROVUMA

Baujahr 1914
Länge 127,4 m, Breite 17,068 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 9245 t
5618 BRT, 9 Passagiere
11,5 Knoten, 3300 PS

Reeder: Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg.

Das Schiff kam nach dem Ersten Weltkrieg als „Nevada" an Frankreich (Reederei: Compagnie Générale Transatlantique) und wurde am 19. Juli 1942 versenkt.

---

581 *Frachtdampfer*

KAGERA

Baujahr 1915
Länge 127,4 m, Breite 17,068 m
Höhe 9,35 m
Tragf. 9245 t
5617 BRT, 9 Passagiere
11,5 Knoten, 3300 PS

Reeder: Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg.

Die „Kagera" kam als „Indiana" nach dem Ersten Weltkrieg an Frankreich, führte bis 1949 den Namen „Derna" und fährt heute als „Assimina" unter der Flagge Panamas.

---

582 *Frachtdampfer*

GERA

Baujahr 1918
Länge 144,04 m, Breite 18,44 m
Höhe 10,91 m
Tragf. 12065 t
7847 BRT, 12,5 Knoten, 4400 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Die „Gera" führte nach dem Ersten Weltkrieg die Namen „Orsino", „Ouderkerk" bis 1934, dann „Gianfranco" bis 1941 und fährt heute als „Rio Salado" unter der Flagge Argentiniens für die Flota Mercante del Estado, Buenos Aires. (Lloyds 1954.)

---

583 *Frachtdampfer*

ERFURT

Baujahr 1919
Länge 144,04 m, Breite 18,44 m
Höhe 10,91 m
Tragf. 12060 t
7853 BRT, 13 Knoten, 4400 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

„Erfurt" fuhr nach dem Ersten Weltkrieg als „Mercier" für die belgische Reederei „Lloyd Royal".

---

584 *Frachtdampfer*

NIENBURG

Baujahr 1919
Länge 144,04 m, Breite 18,44 m
Höhe 10,91 m
Tragf. 12060 t
7853 BRT, 13 Knoten, 4400 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff führte später die Namen „Tamora" und „Meerkerk" (Holland).

---

585 *Frachtdampfer*

PORTA

Baujahr 1919
Länge 144,04 m, Breite 18,44 m
Höhe 10,91 m
Tragf. 12070 t
7852 BRT, 13 Knoten, 4400 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff erhielt später den Namen „Lippe" (Reeder: Nordd. Lloyd) und wurde am 13. April 1940 in Narvik versenkt.

---

586 *Frachtdampfer*

TANNENBERG

Baujahr 1919
Länge 146,84 m, Breite 19,05 m
Höhe 9,91 m
Tragf. 11970 t
7620 BRT, 13 Knoten, 4800 PS

Reeder: Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg.

Die „Tannenberg" erhielt später die Namen „Ardover" und „Amersfoort" (Reeder: Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam, Holland).

---

587 *Frachtdampfer*

WENDLAND

Baujahr 1919
Länge 157,92 m, Breite 19,51 m
Höhe 12,595 m
Tragf. 16744 t
11300 BRT, 13 Knoten, 5800 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Die „Wendland" wurde nach dem Ersten Weltkrieg an England abgeliefert, fuhr als „Cumberland" für die Federal Steam Navigation Company in London und wurde am 23. August 1940 durch ein U-Boot versenkt.

---

588 *Frachtdampfer*

MÜNSTERLAND

Baujahr 1919
Länge 157,92 m, Breite 19,51 m
Höhe 12,595 m
Tragf. 16770 t
11300 BRT, 13 Knoten, 5800 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Schiff fuhr nach dem Ersten Weltkrieg als „Huntingdon" unter englischer Flagge (Reederei: Federal Steam Nav. Co., London) und wurde am 24. Dezember 1941 durch ein U-Boot versenkt.

---

589 *Frachtdampfer*

ALDEBARAN

Baujahr 1920
Länge 144,04 m, Breite 18,44 m
Höhe 10,91 m
Tragf. 12340 t
7640 BRT, 2 Passagiere
12,25 Knoten, 4000 PS

Reeder: Van Nievelt Goudrian & Co., Rotterdam.

„Aldebaran" führte diesen Namen bis 1950, kam in den Besitz der Reederei Fratelli Delfino in Genua und erhielt den Namen „Aldebaran D". Er ist nach Lloyds Register 1954 noch in Fahrt.

590 *Frachtdampfer*

ALDERAMIN

Baujahr 1920
Länge 144,04 m, Breite 18,44 m
Höhe 10,91 m
Tragf. 12340 t
7638 BRT, 2 Passagiere
12,25 Knoten, 4000 PS

Reederei:
Van Nievelt Goudrin & Co., Rotterdam.

591 *Fracht- und Passagierdampfer*

KÖLN

Baujahr 1922
Länge 144,04 m, Breite 18,44 m
Höhe 10,91 m
Tragf. 11110 t
9265 BRT, 1034 Passagiere
13 Knoten, 4400 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff ist 1940 an der schwedischen Küste gestrandet.

592 *Frachtdampfer*

ARTUS

Baujahr 1921
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,795 m
Tragf. 12335 t
7879 BRT, 12 Knoten, 3700 PS

Reeder: Artus Reederei A.G., Danzig.

Das Schiff wurde an die Hapag verkauft, in „General Mitre" umbenannt und fuhr eine Zeitlang für die Hugo Stinnes Linien. Es kam 1931 in den Besitz der A.G. für Seeschiffahrt unter demselben Namen, wurde 1935 an Italien verkauft und fuhr als „Sannio" für den Lloyd Triestino.
Das Schiff ist am 10. April 1941 untergegangen, wahrscheinlich auf eine Mine gelaufen.

593 *Frachtdampfer*

OLIVA

Baujahr 1921
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,795 m
Tragf. 12335 t
7879 BRT, 12 Knoten, 3700 PS

Reeder: Artus Reederei A.G., Danzig.

Das Schiff ging am 3. April 1941 vor Massaua unter, wahrscheinlich durch Selbstsprengung.

594 *Frachtdampfer*

HINDENBURG

Baujahr 1921
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,795 m
Tragf. 12275 t
7878 BRT, 12 Knoten, 3700 PS

Reeder: Hugo Stinnes GmbH., Hamburg.

Das Schiff wurde von dem damaligen Generalfeldmarschall von Hindenburg getauft. Es ist am 19. November 1942 vor der finnischen Küste gesunken, Torpedotreffer durch ein russisches U-Boot.

595 *Frachtdampfer*

LUDENDORFF

Baujahr 1921
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,795 m
Tragf. 12275 t
7879 BRT, 12 Knoten, 3700 PS

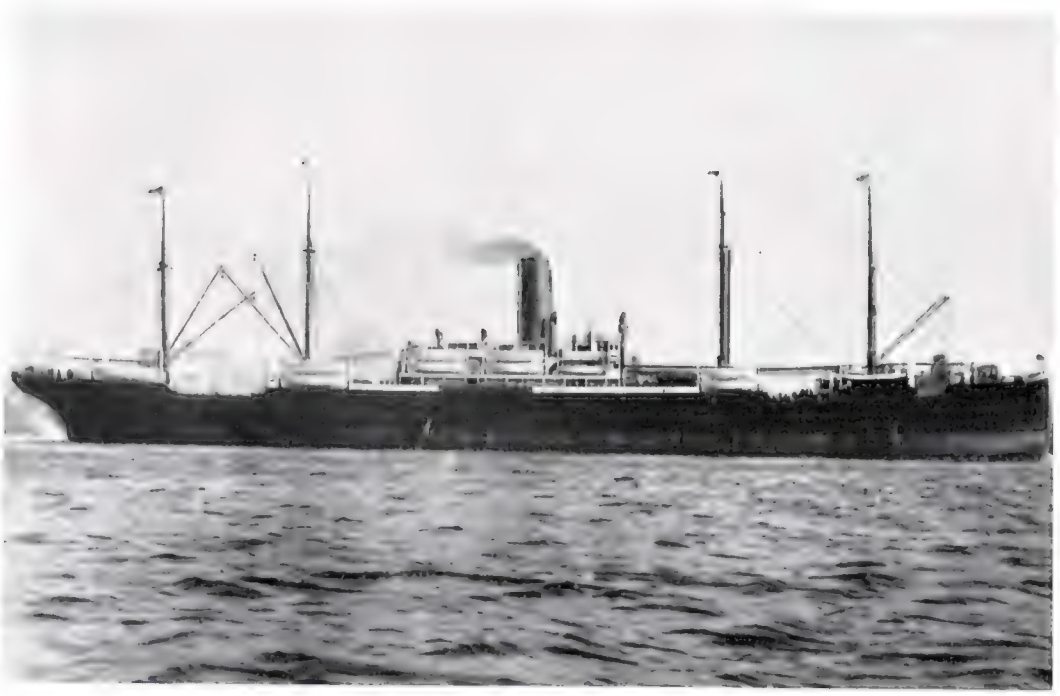
Reeder: Hugo Stinnes GmbH., Hamburg.

Das Schiff wurde 1926 an die Hamburg-Amerika Linie verkauft, die ihm zunächst den alten Namen beließ. 1929 wurde das Schiff in „Mecklenburg" umbenannt. Es ist am 12. November 1939 durch die Besatzung östlich von Island versenkt worden.

596 *Fracht- und Passagierdampfer*

BAYERN

Baujahr 1921
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,795 m
Tragf. 11750 t
9014 BRT, 802 Passagiere
12 Knoten, 3700 PS



Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Die „Bayern" führte diesen Namen bis 1936, kam als „Sontay" in den Besitz der französischen Cie. des Messageries Maritimes in Paris (Heimathafen Dünkirchen), wo das Schiff nach Lloyds noch heute registriert ist.

---

597 *Fracht- und Passagierdampfer*

WÜRTTEMBERG

Baujahr 1921
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,795 m
Tragf. 11660 t
8894 BRT, 746 Passagiere
12,5 Knoten, 4250 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Die „Württemberg" wurde später in eine Walkocherei umgebaut, erhielt den Namen „Jan Wellem" und kam nach dem Zweiten Weltkrieg zum Abwracken nach England.

---

598 *Fracht- und Passagierdampfer*

BADEN

Baujahr 1922
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,795 m
Tragf. 11130 t
8803 BRT, 801 Passagiere
12,5 Knoten, 4250 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Schiff wurde am 25. Dezember 1940 durch die Besatzung in der Nähe von Santa-Cruz versenkt, als das britische Kriegsschiff „Berwick" zum Stoppen aufforderte.

---

599 *Fracht- und Passagierdampfer*

SACHSEN

Baujahr 1922
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,795 m
Tragf. 11610 t
8109 BRT, 12 Passagiere
12,5 Knoten, 4250 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Schiff führte diesen Namen bis 1937, kam als „La Plata" in den Besitz der Hamburg-Südamerika-Linie und ging im Oktober 1943 vor Norwegen durch Bombentreffer verloren.

---

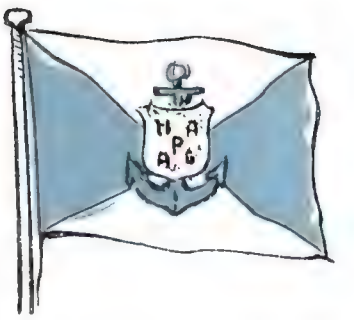
600 *Fracht- und Passagierdampfer*

HESSEN

Baujahr 1923
Länge 142,4 m, Breite 17,68 m
Höhe 10,795 m
Tragf. 11580 t
8116 BRT, 12 Passagiere
12,5 Knoten, 4250 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Schiff wurde später umgetauft in „Fechenheim" und ist untergegangen, wann und wo, blieb der Werft unbekannt.



601–07 *Spezialschiffe*

608 *Frachtdampfer*

AMMON

Baujahr 1922
Länge 133,2 m, Breite 16,80 m
Höhe 10,67 m
Tragf. 8120 t
5170 BRT, 20 Passagiere
12 Knoten, 3000 PS

Reeder: Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos, Hamburg.

Das Schiff ging am 17. Januar 1945 durch Bombentreffer verloren. Es wurde jedoch wieder gehoben und kam nach dem Zweiten Weltkrieg zum Abwracken nach England.

609 *Frachtdampfer*

AMASIS

Baujahr 1923
Länge 133,2 m, Breite 16,80 m
Höhe 10,67 m
Tragf. 8080 t
5173 BRT, 20 Passagiere
12 Knoten, 3000 PS

Reeder: Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos, Hamburg.

Das Schiff ging am 10. April 1940 auf der Heimreise von Las Palmas durch Bombentreffer verloren.

610 *Fracht- und Passagierdampfer*

SIERRA VENTANA

Baujahr 1923
Länge 149,15 m, Breite 18,80 m
Höhe 13,98 m
Tragf. 9690 t
11392 BRT, 1279 Passagiere
14 Knoten, 6400 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

„Sierra Ventana" wurde für den Mittel- und Südamerikadienst des Norddeutschen Lloyd erbaut, führte diesen Namen bis 1935, wurde als „Sardegna" nach Italien verkauft und ging als Truppentransporter am 29. Dezember 1940 durch Torpedotreffer verloren.
Unser Bild zeigt den Speisesaal des Schiffes.

611 *Fracht- und Passagierdampfer*

SIERRA CORDOBA

Baujahr 1924
Länge 149,15 m, Breite 18,80 m
Höhe 13,98 m
Tragf. 10780 t
11469 BRT, 1310 Passagiere
14 Knoten, 6200 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff war ebenfalls für den Mittel- und Südamerika-Passagierdienst des Norddeutschen Lloyd bestimmt. Es fuhr bis zum Zweiten Weltkrieg unter diesem Namen. Während des Krieges diente es als Wohnschiff und wurde 1944 bei einem Luftangriff schwer beschädigt. Teile des Schiffes blieben indes bewohnbar. Nach der Kapitulation diente das Schiff als Wohnschiff für die Mannschaft einer britischen Räumflotte in Hamburg. Am 13. Januar 1946 brannte es infolge Unvorsichtigkeit vollständig aus und mußte Januar 1946 an England abgeliefert werden. Bei stürmischem Wetter riß sich das Schiff während der Überführung nach Schottland von den Schleppern los. Die britische Mannschaft verließ das Schiff und wurde von dem kleinen Fischkutter „Astrid" (Blankenese) geborgen. Das Schiff selbst kam an der dänischen Küste von Esbjerg fest, konnte aber noch eingeschleppt werden. Dort ist der letzte Rest dann wahrscheinlich verschrottet worden.

Bild oben: Laube; unten: Rauchsalon des Schiffes.

612 *Fracht- und Passagierdampfer*

SIERRA MORENA

Baujahr 1924
Länge 149,15 m, Breite 18,80 m
Höhe 13,98 m
Tragf. 10780 t
11430 BRT, 1310 Passagiere
14 Knoten, 6200 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Auch „Sierra Morena" stand im Latein-Amerika-Dienst des Norddeutschen Lloyd, sie war später als Touristenschiff wohlbekannt und erhielt 1934 den Namen „Der Deutsche", den sie bis 1946 führte. Während des Zweiten Weltkrieges diente sie als Wohn-, Transport- und Lazarettschiff. Auch als Flüchtlingsschiff wurde sie benutzt. Am 3. Mai 1945 wurde das Schiff durch Bomben bei Fehmarn stark beschädigt, auf Strand gesetzt und von der Mannschaft verlassen. Später wurde es nach Kiel eingeschleppt und diente im Herbst desselben Jahres der Unversität als Unterkunft. 1946 wurde das Schiff an Rußland ausgeliefert und fährt, soweit bekannt, hier als „Asia" noch heute.
„Sierra Morena" (Der Deutsche) und „Sierra Cordoba" hatten hervorragenden Anteil an der Rücksiedlung der Baltendeutschen aus Rußland.

Passagierkabine 1. Klasse.

614 *Fracht- und Passagierdampfer*

BERLIN

Baujahr 1925
Länge 167 m, Breite 20,98 m
Höhe 14,22 m
Tragf. 9000 t
15286 BRT, 1195 Passagiere
16,5 Knoten, 12000 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Unter den Passagierschiffen, die nach dem Ersten Weltkrieg gebaut wurden, war die „Berlin" eines der hervorragendsten. Das schöne Schiff verkehrte auf der Nordatlantik-Route zwischen Bremen und New York und war mit den damals modernsten Einrichtungen für die Passagiere versehen. Einige Bilder von dem Schiff und den Passagierräumen geben einen Eindruck von diesem Bau.

Nach Kriegsausbruch fand die „Berlin" Verwendung als Lazarettschiff, lag viele Monate in einem Nebenfjord bei Kirkenes, wurde am 1. Februar 1945 als Flüchtlingstransporter bei Swinemünde von Bomben getroffen (nach einer anderen Nachricht lief sie auf eine Mine) und ging unter. Das Schiff wurde 1948/49 von den Russen gehoben und fährt, soweit bekannt, jetzt als „Admiral Nachimow" unter der Flagge der Sowjetunion.

Der Speisesaal, gegenüber: der Rauchsalon von S. S. „Berlin".

615–29 *Spezial-Dienstschiffe*

630 *nicht gebaut*

631 *Frachtmotorschiff*

RUHR

Baujahr 1926
Länge 138 m, Breite 17,698 m
Höhe 10,80 m
Tragf. 9650 t
5955 BRT, 21 Passagiere
12 Knoten, 3100 PS

Reeder: Hugo Stinnes Linien, Hamburg.

Das Frachtmotorschiff „Ruhr" war das erste vom Bremer Vulkan gebaute Motorschiff. Es wurde am 22. Januar 1943 vor Palermo torpediert und ging unter.
Zur Zeit des Baues der „Ruhr" wurde der Roman „Hanseaten" von Rudolf Herzog verfilmt. Dabei wurde auch der Stapellauf des Schiffes ins Drehbuch aufgenommen und zu diesem Zweck hatte man den Namen „Ruhr" auf einer Seite des Schiffes durch den für den Film erforderlichen Namen „Ingeborg" überdeckt. So kommt es, daß auf manchen Stapellaufaufnahmen der Name „Ingeborg" erscheint. Die Vulkanleute in ihrer Art aber sagten damals: „Ingeborg hat die Ruhr".

632 *Logger*

SPECHT

Baujahr 1925
Länge 26,6 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,195 m. 127 BRT, 100 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Der „Specht" war nach Lloyds Register of Shipping 1954 noch in Fahrt für die B.V.F.G.

633 *Logger*

ZEISIG

Baujahr 1926
Länge 26,6 m, Breite 6,40 m
Höhe 3,195 m. 127 BRT, 100 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

634 *Frachtdampfer*

FRANKEN

Baujahr 1926
Länge 149,44 m, Breite 19,4 m
Höhe 10,06 m
Tragf. 12440 t
7780 BRT, 8 Passagiere
13,25 Knoten, 5500 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff wurde am 10. Mai 1940 durch das britische Kriegsschiff „Java" gekapert, führte später als „Wangi-Wungi" die holländische Flagge und wurde am 25. Mai 1941 durch ein deutsches U-Boot im Atlantik versenkt.

635 *Frachtdampfer*

SCHWABEN

Baujahr 1926
Länge 149,44 m, Breite 19,4 m
Höhe 10,06 m
Tragf. 12100 t
7841 BRT, 8 Passagiere
13,25 Knoten, 5500 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Der Frachtdampfer „Baden" führte diesen Namen bis 1947, kam als „Bosna" unter die jugoslawische Flagge, ist in Kardeljevo beheimatet und nach Lloyds 1954 noch in Fahrt.

Jetziger Reeder: Jugoslavenska Linijska Plovidba.

636

Umbau G. Harrison Smith (nicht ausgeführt).

---

637 *Frachtdampfer*

MENES

Baujahr 1926
Länge 133,2 m, Breite 16,8 m
Höhe 10,67 m
Tragf. 8630 t
5609 BRT, 20 Passagiere
12,5 Knoten, 3000 PS

Reeder: Deutsch-Austral- und Kosmos-Linien, Hamburg.

Dieses Schiff ging am 3. Dezember 1942 vor der nordafrikanischen Küste unter. Nach einer anderen Mitteilung soll es vor Kreta torpediert worden sein.

---

638 *Logger*

MEISE

Baujahr 1926
Länge 28,16 m, Breite 6,5 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 93 t
142 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Der kleine Logger „Meise" war nach Lloyds Register 1954 noch in Fahrt für die B.V.F.G.

---

639 *Logger*

NACHTIGALL

Baujahr 1926
Länge 28,16 m, Breite 6,5 m
Höhe 3,28 m
Tragf. 93 t
142 BRT, 7 Knoten, 70 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ist am 2. November 1942 auf eine Mine gelaufen und gesunken.

640/2
3 Leichter

Baujahr 1927
Länge 48,5 m, Breite 8,30 m
Höhe 3,30 m
Tragf. 780 t

Besteller: Wasserstraßen-Direktion Bremen.

---

643 *Frachtdampfer*

ALLER

Baujahr 1927
Länge 152,5 m, Breite 19,15 m
Höhe 9,95 m
Tragf. 11850 t
7627 BRT, 12 Passagiere
14 Knoten, 6400 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Die „Aller" führte diesen Namen bis 1943 und kam dann als „Sofala" der Cia Nacional de Navegacao Lissabon unter die portugiesische Flagge, unter der sie nach Lloyds 1954 noch in Fahrt ist.

---

644 *Frachtdampfer*

MAIN

Baujahr 1927
Länge 152,5 m, Breite 19,15 m
Höhe 9,95 m
Tragf. 11850 t
7624 BRT, 12 Passagiere
14 Knoten, 6400 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Der Dampfer „Main" wurde 1940 vor der norwegischen Küste torpediert und ging unter.

645 *Frachtdampfer*

RAUENFELS

Baujahr 1928
Länge 149,52 m, Breite 18,9 m
Höhe 10,50 m
Tragf. 12134 t
8460 BRT, 13 Knoten, 5100 PS

Reeder: Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa", Bremen.

„Rauenfels" wurde am 10. April 1940 durch den britischen Zerstörer „Havock" vor Narvik torpediert und ging unter.

---

646 *Motortanker*

C. O. STILLMAN

Baujahr 1928
Länge 171,66 m, Breite 22,96 m
Höhe 13,56 m
Tragf. 23078 t
16436 BRT, 11 Knoten, 4300 PS

Reeder: International Petroleum-Company Ltd., Toronto.

„C. O. Stillman" galt seinerzeit als der größte Tanker der Welt, war der erste vom Bremer Vulkan erbaute Motor-Tanker und ging im Zweiten Weltkrieg verloren, unbekannt wo und wie.

Bild oben: Blick über das breite, lange Deck des Schiffes.

---

647 *Frachtmotorschiff*

PORTLAND

Baujahr 1928
Länge 140,2 m, Breite 18,59 m
Höhe 9,21 m
Tragf. 9450 t
7132 BRT, 14,5 Knoten, 5400 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Frachtmotorschiff „Portland" ging am 10. April 1943 durch Selbstsprengung verloren.

---

648 *Logger*

MÖWE

Baujahr 1927
Länge 27,26 m, Breite 6,80 m
Höhe 3 m
Tragf. 96 t
127 BRT, 75 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ist aus dem Zweiten Weltkrieg – in Norwegen festgehalten – nicht zurückgekehrt; es führte den Namen „Möwe" bis 1947 und kam als „Teigland" in den Besitz von Ivar Mögster, Haugesund, für den das Schiff nach Lloyds 1954 noch heute in Fahrt ist.

---

649 *Logger*

PINGUIN

Baujahr 1927
Länge 27,26 m, Breite 6,80 m
Höhe 3 m
Tragf. 96 t
127 BRT, 75 PS

Reeder:
Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ist am 28. März 1942 bei Petsamo (Nordkap) gesunken.

650 *Logger*

IBIS

Baujahr 1927
Länge 27,26 m, Breite 6,80 m
Höhe 3 m
Tragf. 96 t
127 BRT, 75 PS

Reeder:
Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiff ist am 2. November 1944 auf ein Wrack gelaufen und in der Nordsee gesunken.

651–59
Spezial-Dienstschiffe

660 *Frachtdampfer*

AGNETAPARK

Baujahr 1920
Länge 72,2 m, Breite 10,34 m
Höhe 6,55 m
Tragf. 2250 t
1482 BRT 9,75 Knoten, 720 PS

Reeder: Halcyon-Lijn, Rotterdam.

Das Schiff führte später die Namen „Notos", „Margara" bis 1942, „Irish Fir" bis 1949, „Delgany" bis 1953 und fährt heute als „City of Amsterdam" für die Reederei Pargrave Murphy, Dublin (Lloyds 1954).

661 *Frachtdampfer*

EMMAPARK

Baujahr 1920
Länge 72,2 m, Breite 10,34 m
Höhe 6,55 m
Tragf. 2250 t
1482 BRT, 9,75 Knoten, 720 PS

Reeder: Halcyon-Lijn, Rotterdam.

„Emmapark" führte später den Namen „Federicio". Das weitere Schicksal des Schiffes blieb der Werft unbekannt.

662 *Frachtdampfer*

FLORAPARK

Baujahr 1920
Länge 72,2 m, Breite 10,34 m
Höhe 6,55 m
Tragf. 2250 t
1482 BRT, 9,75 Knoten, 720 PS

Reeder: Halcyon-Lijn, Rotterdam.

Das Schiff führte später den Namen „Marochino". Weiteres Schicksal blieb der Werft unbekannt.

663 *Frachtdampfer*

JULIANAPARK

Baujahr 1920
Länge 72,2 m, Breite 10,34 m
Höhe 6,55 m
Tragf. 2250 t
1482 BRT, 9,75 Knoten, 720 PS

Reeder: Halcyon-Lijn, Rotterdam.

Der Dampfer führte später unter der englischen Flagge den Namen „Haideri".

664 *Frachtdampfer*

VEGESACK

Baujahr 1920
Länge 72,2 m, Breite 10,90 m
Höhe 6,55 m
Tragf. 2435 t
1566 BRT, 9 Knoten, 720 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

„Vegesack" war das erste nach dem Kriege vom Bremer Vulkan erbaute Schiff, das nicht mehr ausgeliefert zu werden brauchte, und der erste Lloyddampfer, der nach sechsjähriger Pause wieder auf dem Ozean in der Südamerikafahrt erschien.
Das Schiff führte bis 1933 diesen Namen und fährt seitdem als „Ola" unter der Flagge der UdSSR mit Heimathafen Wladiwostock. (Nach Lloyds 1954).

---

665 *Frachtdampfer*

ABESSINIA

Baujahr 1920
Länge 72,2 m, Breite 10,90 m
Höhe 6,55 m
Tragf. 2435 t
1566 BRT, 9 Knoten, 720 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

„Abessinia" und „Alexandria" waren die beiden ersten für die Hamburg-Amerika Linie nach dem Kriege erbauten Schiffe, die aus Werftmaterial erbaut wurden und nicht mehr abgeliefert zu werden brauchten.
„Abessinia" führte später den Namen „Sebastiano Bianchi".

---

666 *Frachtdampfer*

ALEXANDRIA

Baujahr 1920
Länge 72,2 m, Breite 10,90 m
Höhe 6,55 m
Tragf. 2435 t
1566 BRT, 9 Knoten, 720 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Schiff hieß später „Serdica". Einzelheiten blieben der Werft unbekannt.

---

667 *Frachtdampfer*

BREMERHAVEN

Baujahr 1920
Länge 72,2 m, Breite 10,90 m
Höhe 6,55 m
Tragf. 2435 t
1566 BRT, 9 Knoten, 720 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

„Bremerhaven" führte später den Namen „Island Trader" und kam als „Heiun Maru" unter die Flagge Japans. Das Schiff ist am 1. Januar 1942 in Pos. 16 ° 05 ′ N und 120 ° 20′ O auf eine Mine gelaufen und untergegangen.

---

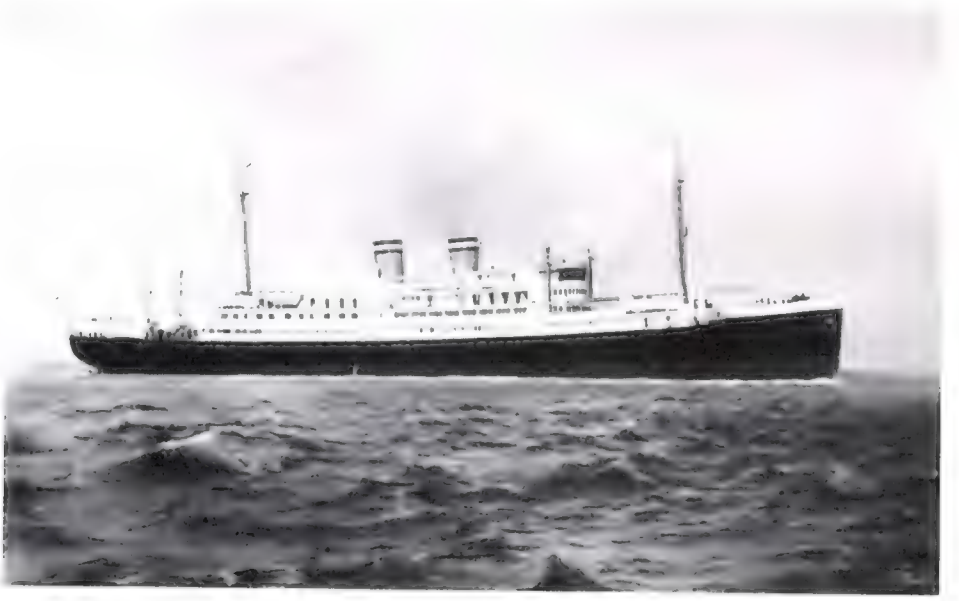
668 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

ORINOCO

Baujahr 1928
Länge 139,76 m, Breite 18,57 m
Höhe 11,60 m
Tragf. 6640 t
9660 BRT, 390 Passagiere
15,5 Knoten, 6800 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Das Schiff wurde für die Mittel- und Südamerikafahrt der Hamburg-Amerika Linie gebaut. Es führte den Namen „Orinoco" bis 1947, wurde nach dem Zweiten Weltkrieg abgeliefert und führt heute als „Juan de Garay" die argentinische Flagge (Reederei: Compania Transoceanica Argentinos, Buenos Aires)



669 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

GENERAL OSORIO

Baujahr 1929
Länge 152,14 m, Breite 20,05 m
Höhe 11,20 m
Tragf. 10095 t
11590 BRT, 1200 Passagiere
15,5 Knoten, 8200 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

„General Osorio" wurde ebenfalls in der Mittel- und Südamerikafahrt der Hamburg-Amerika Linie beschäftigt. Das Schiff ist am 9. April 1945 bei Kiel durch Bombentreffer schwer beschädigt und 1947 nach England übergeführt zum Verschrotten.

670 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

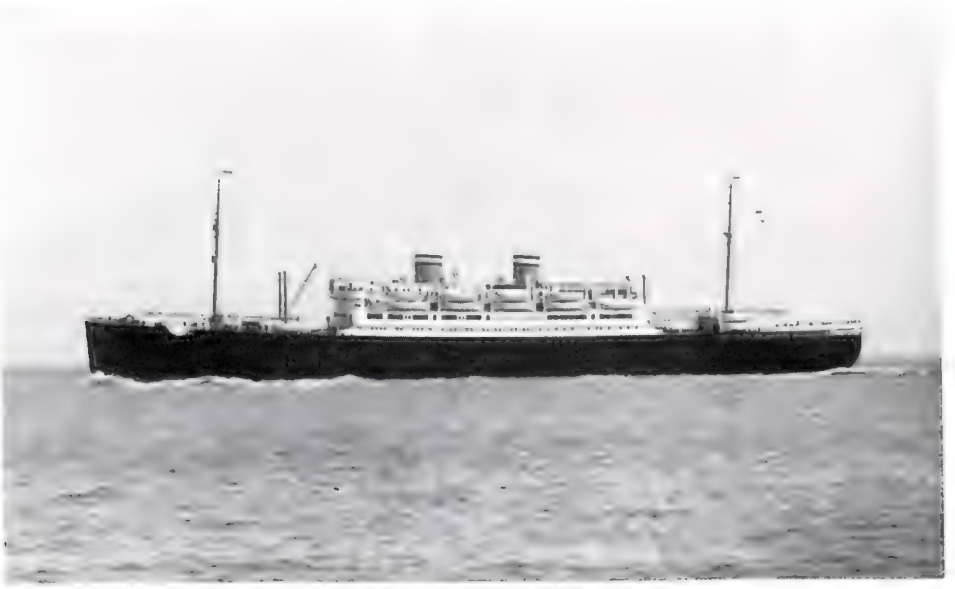
ST. LOUIS

Baujahr 1929
Länge 165,6 m, Breite 22 m
Höhe 13,80 m
Tragf. 10660 t
16732 BRT, 1122 Passagiere
16,5 Knoten, 12600 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Die „St. Louis" war eines der größten vom Bremer Vulkan erbauten Fracht- und Passagierschiffe.

Das Schiff war nach seiner Ablieferung von der Hamburg-Amerika Linie in der Nordatlantikroute Hamburg–New York eingesetzt. Bei Kriegsausbruch durchbrach die „St. Louis", wie ihre große Schwester, die „Bremen", die Blockade und kehrte über Murmansk in den deutschen Hafen zurück. Sie war während des Krieges ein Wohnschiff für die Kriegsmarine und wurde am 30. August 1944 durch Luftangriff in Kiel sehr schwer beschädigt. Der Rest konnte nach dem Kriege noch als Hotel- und Wohnschiff umgebaut werden und hat als solches lange Zeit im Hamburger Hafen gelegen, bis es 1950 ebenfalls abgewrackt wurde.



671–82
Spezial-Dienstschiffe

683/4
2 Leichter
RHEINFAHRT 62 u. 63
Baujahr 1922
Länge 65 m, Breite 8,14 m
Höhe 2,51 m
Tragf. 955 t

Reeder: Rheinschiffahrt Aktiengesellschaft, vorm. Fendel, Mannheim.

685/6
2 Leichter
BADEN 62 u. 63
Baujahr 1922
Länge 65 m, Breite 8,14 m
Höhe 2,51 m
Tragf. 955 t

Reeder: Rheinschiffahrt Aktiengesellschaft, vorm. Fendel, Mannheim.

---

687 *Frachtdampfer*
FRANKFURT
Baujahr 1929
Länge 133,2 m, Breite 17,07 m
Höhe 11,18 m
Tragf. 9240 t
5522 BRT, 13 Knoten, 4200 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff ging am 4. August 1941 durch Selbstversenkung im Atlantik südwestlich der Azoren unter, nachdem es von einem englischen Kriegsschiff zum Stoppen aufgefordert war.

---

688 *Frachtdampfer*
CHEMNITZ
Baujahr 1929
Länge 133,2 m, Breite 17,07 m
Höhe 11,18 m
Tragf. 9240 t
5522 BRT, 13 Knoten, 4200 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Die „Chemnitz" wurde am 28. September 1939 auf dem Atlantik von französischem U-Boot gekapert und fährt seitdem als „Saint Bertrand" für die französische Reederei Compagnie Générale Transatlantique in Paris. Das Schiff war nach Lloyds 1954 noch in Fahrt.

---

689 *Fracht- und Passagiermotorschiff*
OREGON
Baujahr 1929
Länge 143 m, Breite 18,59 m
Höhe 12 m
Tragf. 10865 t
7759 BRT, 38 Passagiere
14 Knoten, 5200 PS

Reeder: Compagnie Générale Transatlantique, Paris.

Das Schiff war nach Lloyds 1954 noch in Fahrt.

---

690 *Fracht- und Passagiermotorschiff*
WASHINGTON
Baujahr 1930
Länge 143 m, Breite 18,59 m
Höhe 12 m
Tragf. 10840 t
7759 BRT, 38 Passagiere
14 Knoten, 5200 PS

Reeder: Compagnie Générale Transatlantique, Paris.

„Washington" führte diesen Namen bis 1938, wo es in „Sagittaire" umbenannt wurde.
Reederei: Compagnie des Messageries Maritimes in Paris (Heimathafen Marseille). (Nach Lloyds 1954).

---

691 *Fracht- und Passagierdampfer*

WISCONSIN

Baujahr 1930
Länge 143 m, Breite 18,59 m
Höhe 12 m
Tragf. 10460 t
8068 BRT, 38 Passagiere
14 Knoten, 6200 PS

Reeder: Compagnie Générale Transatlantique, Paris.

„Wisconsin" führte diesen Namen bis 1952, wurde dann umbenannt und fährt heute als „Fryderyk Chopin" für die Polish Ocean Lines in Gdynia. (Nach Lloyds 1954).

---

692 *Fracht- und Passagierdampfer*

WYOMING

Baujahr 1930
Länge 143 m, Breite 18,59 m
Höhe 12 m
Tragf. 10460 t
8066 BRT, 38 Passagiere
14 Knoten, 6200 PS

Reeder: Compagnie Générale Transatlantique, Paris.

---

693 *Frachtdampfer*

STASSFURT

Baujahr 1930
Länge 144,95 m, Breite 19,17 m
Höhe 9,76 m
Tragf. 10700 t
7395 BRT, 14,5 Knoten, 6200 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Die „Staßfurt" wurde am 10. Mai 1940 in Tjilatjap von Holland beschlagnahmt, führte später den Namen „Langkoeas" (Holland) und wurde am 2. Januar 1942 durch ein japanisches U-Boot vor Bawean versenkt.

---

694 *Motortanker*

HEINRICH VON RIEDEMANN

Baujahr 1930
Länge 158,5 m, Breite 21,33 m
Höhe 11,81 m
Tragf. 16593 t
12175 BRT, 12 Knoten, 4700 PS

Reeder: Baltisch-Amerikanische Petroleum-Import-Ges. m.b.H., Danzig
(Standard Shipping Company, New York).

---

695 *Fruchtschiff*

PANTHER

Baujahr 1930
Länge 92 m, Breite 13,8 m
Höhe 5,70 m
Tragf. 2500 t
1998 BRT, 4 Passagiere
12 Knoten, 1950 PS

Reeder: Afrikanische Frucht Co. A.G., Hamburg (F. Laeisz & Co.).

„Panther" wurde 1938 verkauft und führte den Namen „Lech". Das Schiff wurde 1946 an die USA ausgeliefert, umbenannt in „Mare Ligure" (Italien) und fuhr nach Lloyds Register 1953 als „Artsa" unter der Flagge Israels. Das Schiff ist heute noch im Dienst.

Die Afrikanische Frucht Compagnie ist eine Tochtergesellschaft der Firma F. Laeisz & Co., Hamburg, die ihrer schnellen Segler willen, deren Namen sämtlich mit dem Buchstaben „P" begannen, „The flying P.-Line" genannt wurde. Der Brauch, den Schiffen Namen mit dem Anfangsbuchstaben „P" zu geben, wurde von der Tochtergesellschaft übernommen.

696 *Fruchtschiff*

PUMA

Baujahr 1930
Länge 92 m, Breite 13,8 m
Höhe 5,70 m
Tragf. 2500 t
1998 BRT, 4 Passagiere
12 Knoten, 1950 PS

Reeder: Afrikanische Frucht Co. A.G., Hamburg (F. Laeisz & Co.).

Das Schiff soll nach einer Nachricht während des Zweiten Weltkrieges gesunken, nach einer anderen Mitteilung 1945 an die Sowjetunion ausgeliefert und in „Njeman" umbenannt sein.

697 *Motortanker*

GOLD SHELL

Baujahr 1931
Länge 137,16 m, Breite 18,82 m
Höhe 10,36 m
Tragf. 11936 t
8208 BRT, 12,5 Knoten, 2000 PS

Reeder: Anglo-Saxon Petroleum Company, London.

698 *Motortanker*

F. J. WOLFE

Baujahr 1932
Länge 158,5 m, Breite 21,34 m
Höhe 11,81 m
Tragf. 18216 t
12432 BRT, 12,5 Knoten, 2250 PS

Reeder: Baltisch-Amerikanische Petroleum-Import Ges. m.b.H., Danzig (Standard Shipping Company, New York).

Der Motortanker „F. J. Wolfe" führte diesen Namen bis 1953, wurde dann umbenannt in „Locarno" und kam in den Besitz der American-European Tanker Co. Inc. Panama. Das Schiff ist noch heute in Fahrt.

699 *Motortanker*

VICTOR ROSS

Baujahr 1933
Länge 158,5 m, Breite 21,34 m
Höhe 11,81 m
Tragf. 18220 t
12424 BRT, 12,5 Knoten, 2250 PS

Reeder: Baltisch-Amerikanische Petroleum-Import Ges. m.b.H., Danzig (Standard Shipping Company, New York).

Das Schiff wurde am 2. Dezember 1940 durch ein deutsches U-Boot versenkt.

700 *Logger*

ADLER BV. 61

Baujahr 1933
Länge 29,36 m, Breite 7 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 120 t
163 BRT, 120 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Der Logger war 1954 noch in Fahrt für die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

701 *Logger*

GEIER BV. 62

Baujahr 1933
Länge 29,36 m, Breite 7 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 120 t
163 BRT, 120 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Der Logger war 1954 noch in Fahrt für die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

---

702 *Logger*

CONDOR BV. 63

Baujahr 1933
Länge 29,36 m, Breite 7 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 120 t
163 BRT, 120 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Der Logger war 1954 noch in Fahrt für die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft. (Lloyds schreiben „Kondor").

---

703 *Logger*

STRAUSS BV. 64

Baujahr 1933
Länge 29,36 m, Breite 7 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 120 t
163 BRT, 120 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Das Schiffchen war 1954 noch in Fahrt für die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

---

704 *Fruchtschiff*

PIONIER

Baujahr 1933
Länge 106,50 m, Breite 13,60 m
Höhe 8,75 m
Tragf. 2793 t
3264 BRT, 12 Passagiere
14,5 Knoten, 2750 PS

Reeder: Afrikanische Frucht Co. A.G., Hamburg (F. Laeisz & Co.).

Das Schiff ist am 2. September 1940 bei Skagen untergegangen durch Torpedotreffer oder Mine.

---

705 *Logger*

ENTE BV. 75

Baujahr 1934
Länge 29,36 m, Breite 7 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 120 t
162 BRT, 120 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Dieser Logger war 1954 noch in Fahrt für die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

---

706 *Logger*

ZAUNKÖNIG BV. 76

Baujahr 1934
Länge 29,36 m, Breite 7 m
Höhe 3,12 m
Tragf. 120 t
162 BRT, 120 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Auch dieser Logger war 1954 noch in Fahrt für die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

---

707 *Motortanker*

ALEXIA

Baujahr 1935
Länge 140,21 m, Breite 17,98 m
Höhe 10,36 m
Tragf. 12339 t
8016 BRT, 12,5 Knoten, 5500 PS

Reeder: Anglo-Saxon Petroleum Company, London.

Der Motortanker „Alexia" führte diesen Namen bis 1952, wurde dann umbenannt in „Ianthina" und fährt für die Soc. Maritime Shell in Le Havre. Nach Lloyds 1954 ist das Schiff noch in Fahrt.

---

708 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

HERMONTHIS

Baujahr 1935
Länge 124 m, Breite 16,60 m
Höhe 8,10 m
Tragf. 6810 t
4833 BRT, 20 Passagiere
14,5 Knoten, 4400 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

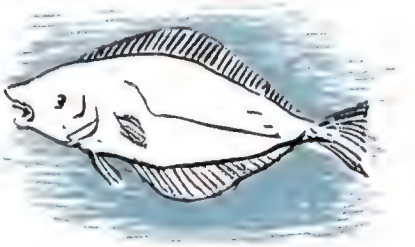
Am 1. April 1941 traf die „Hermonthis" 200 Seemeilen nordwestlich von Callao auf das britische Kriegsschiff „Prince Henry" und sollte gekapert werden. Es wurde daraufhin von der eigenen Besatzung in Brand gesteckt und von dem Kriegsschiff durch Artilleriebeschuß versenkt.

709 *Fischdampfer*

ZIETEN

Baujahr 1934
Länge 48,43 m, Breite 8,15 m
Höhe 4,65 m
Tragf. 331 t
437 BRT, 12,5 Knoten, 750 PS

Reeder: Hochseefischerei F. Albert Pust, Wesermünde-G.



710 *Fischdampfer*

FRIEDRICH BUSSE

Baujahr 1934
Länge 48,43 m, Breite 8,15 m
Höhe 4,65 m
Tragf. 331 t
437 BRT, 12,5 Knoten, 750 PS

Reeder: Hochseefischerei Friedr. Busse, Wesermünde-F.

„Friedrich Busse" führte diesen Namen bis 1945, war bis 1947 als Bergungsschiff „King Hal" in Fahrt, wurde umbenannt in „Thorhallur" mit Heimathafen Thorshavn auf den Faroers, und ist seit 1953 als „Delphin" im Besitz der Firma Hochseefischerei Carl Kämpf, Bremerhaven.

711 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

DÜSSELDORF

Baujahr 1935
Länge 124 m, Breite 16,60 m
Höhe 8,10 m
Tragf. 6810 t
4930 BRT, 20 Passagiere
14,5 Knoten, 4400 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff führte diesen Namen bis 1939, wurde am 15. Dezember 1939 vor Valparaiso durch das britische Kriegsschiff „Despatch" gekapert, hieß dann kurze Zeit „Poland" (England), „Empire Confidence" bis 1946, „Star of El Nil" bis 1950. Seitdem fährt das Schiff als „Spenser" für die Lamport & Holt Line Ltd. in Liverpool.
Bild unten: MS „Düsseldorf" auf der Probefahrt.

712 *Fruchtschiff*

PELIKAN

Baujahr 1934
Länge 106,50 m, Breite 13,60 m
Höhe 8,75 m
Tragf. 2793 t
3264 BRT, 12 Passagiere
14,5 Knoten, 2750 PS

Reeder: Afrikanische Frucht Co. A.G., Hamburg (F. Laeisz & Co.).

„Pelikan" wurde nach dem Zweiten Weltkrieg an England abgeliefert und fährt seitdem als „Empire Alde", später „Pacuare" für die Reederei: Elders & Fyffes, London. Nach Lloyds 1954 war es noch in Fahrt.

713 *Frachtmotorschiff*

BRATTDAL

Baujahr 1935
Länge 121,92 m, Breite 16,92 m
Höhe 11,13 m
Tragf. 8840 t
4968 BRT, 5 Passagiere
13,5 Knoten, 3400 PS

Reeder: A/S Rendal (Ragnar Moltzau), Oslo.

Das für die Reederei A/S Rendal gebaute Schiff wurde im März 1938 an A/S Moltzau's Reederi verkauft, beide Reedereien werden vom Schiffsreeder R. Moltzau geleitet.

Folgende Kapitäne haben das Schiff geführt: Marinus Hansen von 1935 bis 1937; Vinn En Kjos von 1937 bis 1939; K. R. Harvig von 1939 bis zum Untergang.

Auf der Reise von Alexandria nach Volo ging das Schiff am 17. April 1941 mit Kriegsmaterial an Bord im Hafen infolge eines feindlichen Luftangriffes unter.

Das Schiff hat sämtliche Weltteile besucht. Es hat nur eine größere Havarie gehabt im Kieler Kanal und zwar mit dem brasilianischen Dampfer „Bage" am 22. Januar 1938. Die Reparatur wurde in Hamburg ausgeführt. Während des Krieges war das Schiff in London versichert und nach der Abrechnung nach dem Untergang wurde das Wrack von der Britischen Admiralität übernommen, die es an die Griechen verkaufte. Diese haben das Schiff gehoben und Schiff und Maschine wieder instand setzen lassen. „Brattdal" führt heute den Namen „North Duchess".

714 *Frachtmotorschiff*

SØNNAVIND

Baujahr 1935
Länge 121,92 m, Breite 16,92 m
Höhe 11,13 m
Tragf. 8860 t
4965 BRT, 5 Passagiere
13,5 Knoten, 3400 PS

Reeder: A/S Borgestad, Porsgrúnn (Norwegen).

„Sønnavind" war nach Lloyds Register 1954 noch in Fahrt für die obengenannte Reederei.

---

715 *Motortanker*

THORSHOV

Baujahr 1935
Länge 147,36 m, Breite 20,04 m
Höhe 10,95 m
Tragf. 14941 t
9955 BRT, 12,5 Knoten, 4100 PS

Reeder: A/S Thor Dahl, Sandefjord (Norwegen).

Der norwegische Reeder schreibt uns u. a.:
„Der Motortanker „Thorshov" hat zufriedenstellend gefahren seit der Übernahme am 30. November 1935.
Die erste Reise ging nach New Orleans, wo das Schiff am 21. Dezember eintraf. Seitdem hat das Schiff in Zeit- und Reise-Charter in allgemeiner Tankfahrt gefahren. Es ist auch oft in der Antarktis als Transportschiff für die schwimmenden Kochereien gewesen, d. h. es hat Heizöl und Ausrüstung hin- und Walöl zurückgebracht.
Während des Krieges fuhr „Thorshov" ohne Havarie für die Norwegian Shipping and Missions Abteilung New York, und die Reederei erhielt das Schiff erst im Herbst 1945 zurück.
Seitdem hat „Thorshov" ohne größere Unterbrechungen gefahren, abgesehen von einem Aufenthalt in Aden vom 21. Mai bis 10. Juni 1949 zwecks Reparatur der Rudermaschine und zwei Liegezeiten beim Bremer Vulkan zwecks Maschinenreparatur, in den Jahren 1950 und 1951."
Am 16. Februar 1954 schreibt „Sandefjord's Blatt", daß A/S Thor Dal seinen Motortanker „Thorshov" an ausländische Käufer verkauft hat. Das Schiff fährt zur Zeit in Time-Charter für die Texas-Compagnie New York. Das Certeparti endet im April und das Schiff soll dann an die Käufer Mitte April übergeben werden.
M. T. „Thorshov" ist das letzte Vorkriegs-Schiff, das A/S Thor Dal in seiner Kauffahrtei-Flotte besitzt.

---

716 *Fruchtschiff*

PONTOS

Baujahr 1935
Länge 110,70 m, Breite 13,60 m
Höhe 8,75 m
Tragf. 2915 t
3410 BRT, 12 Passagiere
15 Knoten, 3150 PS

Reeder: Afrikanische Frucht Co. A.G., Hamburg (F. Laeisz & Co.).

Das Bananen-Transportschiff „Pontos", ein Motorschiff, führte diesen Namen bis 1946, kam als „Empire Mowddach" unter die englische Flagge und wurde 1947 in „Nicoja" umbenannt. Unter diesem Namen fährt das Schiff für die Reederei Elders Fyffes Ltd. in London noch heute. (Nach Lloyds 1954).

---

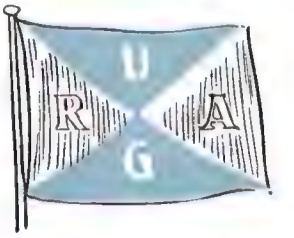
717 *Frachtmotorschiff*

SCHWANHEIM

Baujahr 1936
Länge 127,52 m, Breite 16,92 m
Höhe 11,13 m
Tragf. 9200 t
5339 BRT, 13 Knoten, 3250 PS

Reeder: Unterweser Reederei AG., Bremen.

Die „Schwanheim" ging am 13. August 1944 an der französischen Kanalküste (nach einer anderen Quelle vor der Gironde-Mündung) durch Bombentreffer verloren.



718 *Tankdampfer*

SOCONY

Baujahr 1936
Länge 104,95 m, Breite 15,85 m
Höhe 9,04 m
Tragf. 6760 t
4404 BRT, 12 Knoten, 2250 PS

Reeder: Standard Transportation Company, Hongkong.

---

719 *Motortanker*

LEIV EIRICSON

Baujahr 1936
Länge 147,36 m, Breite 20,04 m
Höhe 10,95 m
Tragf. 14961 t
9952 BRT, 12,5 Knoten, 4100 PS

Reeder: T. Dannevig & Co., Oslo.

---

720 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

MÜNCHEN

Baujahr 1936
Länge 130,50 m, Breite 17,10 m
Höhe 8,45 m
Tragf. 7770 t
5619 BRT, 28 Passagiere
15 Knoten, 5200 PS

Reeder:

Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff wurde 1941 bei Callao durch die Besatzung versenkt.

---

721 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

NÜRNBERG

Baujahr 1936
Länge 130,50 m, Breite 17,10 m
Höhe 8,45 m
Tragf. 7770 t
5635 BRT, 28 Passagiere
15 Knoten, 5200 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

„Nürnberg" führte diesen Namen bis 1948, wurde nach der Auslieferung an England in „Dundalk Bay" umbenannt und ist heute in Belfast beheimatet (Reeder: Henry P. Lenaghan & Sons, Ltd.). Nach Lloyds Register 1954.

---

722 *Motortanker*

TORNUS

Baujahr 1936
Länge 140,21 m, Breite 17,98 m
Höhe 10,36 m
Tragf. 12151 t
8054 BRT, 12 Knoten, 3500 PS

Reeder: Sarawak Oil Fields Ltd., Sarawak (Miri).

„Tornus" führte diesen Namen bis 1952, wurde dann in „Iopas" umbenannt und fährt heute als solche für die Soc. Maritime Shell in Le Havre, unter französischer Flagge. Nach Lloyds 1954.

---

723 *Walfangschiff*

SOUTHERN MAID

Baujahr 1936
Länge 40,62 m, Breite 7,93 m
Höhe 4,42 m
Tragf. 188 t
344 BRT, 14 Knoten, 1600 PS

Reeder: The Southern Whaling & Sealing Co. Ltd., London.
Das Schiffchen heißt heute „Uni 3", ist nach Lloyds 1954 noch in Fahrt.
Reeder: Union Whaling Co. Ltd. (A. E. Larsen), Heimathafen Durban.

---

724 *Walfangschiff*

SOUTHERN SEA

Baujahr 1936
Länge 40,62 m, Breite 7,93 m
Höhe 4,42 m
Tragf. 188 t
344 BRT, 14 Knoten, 1600 PS

Reeder: The Southern Whaling & Sealing Co. Ltd., London.
Das Schiffchen heißt jetzt „Uni 4", ist nach Lloyds 1954 noch in Fahrt.
Reeder: Union Whaling Co. Ltd. (A. E. Larsen), Heimathafen Durban.

---

725 *Walfangschiff*

SOUTHERN BREEZE

Baujahr 1936
Länge 40,62 m, Breite 7,93 m
Höhe 4,42 m
Tragf. 188 t
344 BRT, 14 Knoten, 1600 PS

Reeder: The Southern Whaling & Sealing Co. Ltd., London.
Das Walfangschiff „Southern Breeze" führte diesen Namen bis 1950 und ist heute als „Gascoyne" in australischem Besitz (Lloyds 1954).
Reederei: Australian Whaling Commission (Commonwealth of Australia), Heimathafen Freemantle.

---

726 *Walfangschiff*

SOUTHERN ISLES

Baujahr 1936
Länge 40,62 m, Breite 7,93 m
Höhe 4,42 m
Tragf. 188 t
344 BRT, 14 Knoten, 1600 PS

Reeder: The Southern Whaling & Sealing Co. Ltd., London.
„Southern Isles" führte diesen Namen bis 1946 und ist heute als „Uni 2" noch in Fahrt, nach Lloyds 1954.
Reeder: Union Whaling Co. Ltd. (A. E. Larsen), Heimathafen Durban.

---

727 *Tankmotorschiff*

HARALD BRØVIG

Baujahr 1936
Länge 147,36 m, Breite 20,04 m
Höhe 10,95 m
Tragf. 15057 t
9968 BRT, 12,5 Knoten, 4100 PS

Reeder: Partrederiet Brøvigtank (Th. Brøvig), Farsund (Norwegen).

---

728 *Frachtmotorschiff*

GRETE MAERSK

Baujahr 1937
Länge 140,82 m, Breite 18,08 m
Höhe 12,19 m
Tragf. 9355 t
6576 BRT, 12 Passagiere
15,5 Knoten, 6740 PS

Reeder: A. P. Möller, Kopenhagen.

„Grete Maersk" führte diesen Namen bis 1941 und wurde dann in „Cricamola" umbenannt. Schon 1941 wurde dieser Name in „Pennant" umgeändert, 1946 in „Grete Maersk", 1953 in „Zuiyo Maru". Unter diesem Namen fährt das Schiff für die Kyodo Sempaku in Tokio unter japanischer Flagge. Nach Lloyds 1954.

---

729 *Frachtmotorschiff*

MARCHEN MAERSK

Baujahr 1937
Länge 140,82 m, Breite 18,08 m
Höhe 12,19 m
Tragf. 9355 t
6580 BRT, 12 Passagiere
15,5 Knoten, 6740 PS

Reeder: A. P. Möller, Kopenhagen.

Bis 1941 führte dieses Schiff den Namen „Marchen Maersk", wurde dann in „Caldera" und kurz hinterher in „Perida" umbenannt, erhielt 1946 wieder den alten Namen „Marchen Maersk", den es bis 1951 führte, wo es in den Besitz der Polish Ocean Lines in Gdynia überging und „Przyjazn Narodow" genannt wurde.

---

730 *Walfangschiff*

SOUTHERN FLOE

Baujahr 1936
Länge 40,62 m, Breite 7,93 m
Höhe 4,42 m
Tragf. 188 t
344 BRT, 14 Knoten, 1600 PS

Reeder: The Southern Whaling & Sealing Co. Ltd., London.

---

731 *Walfangschiff*

SOUTHERN BARRIER

Baujahr 1936
Länge 40,62 m, Breite 7,93 m
Höhe 4,42 m
Tragf. 188 t
344 BRT, 14 Knoten, 1600 PS

Reeder: The Southern Whaling & Sealing Co. Ltd., London.

Das Schiff wurde 1946 in „Kos 29" umbenannt und fährt im Besitz der A/S Kosmos (Anders Jahre & Co. A/S). Nach Lloyds 1954.

---

732 *Frachtmotorschiff*

ELIN K

Baujahr 1937
Länge 128,01 m, Breite 16,92 m
Höhe 11,23 m
Tragf. 8590 t
5214 BRT, 13,5 Knoten, 3400 PS

Reeder: A/S Inger (Jacob Kjøde), Bergen (Norwegen).

Das Frachtmotorschiff „Elin K" ging am 16. März 1943 in der Geleitzugschlacht im Atlantik unter.

---

733 *Frachtmotorschiff*

HERMION

Baujahr 1937
Länge 128,01 m, Breite 16,92 m
Höhe 11,23 m
Tragf. 8606 t
5202 BRT, 2 Passagiere
13,5 Knoten, 3400 PS

Reeder: Bruusgard Kiøsterud & Co., Drammen.

Das im Jahre 1937 erbaute Frachtmotorschiff ist nach der Ablieferung in „Worldwide-Trade" gegangen. Es hat, wie uns die Reederei mitteilt, während des Krieges meistens zwischen Australien und Afrika gefahren mit Ausnahme einzelner Reisen nach England und USA. Größere Havarien hat das Schiff nicht gehabt, wenn auch (vielleicht durch Kriegseinwirkung) die Maschinenanlage mehrmals sehr stark beansprucht worden ist.

---

734 *Motortanker*

KONGSDAL

Baujahr 1937
Länge 147,36 m, Breite 20,04 m
Höhe 10,95 m
Tragf. 15128 t
9959 BRT, 13 Knoten
4100 PS

Reeder: A/S Moltzaus Tankrederi, Oslo (Norwegen).

Das Schiff ist im Juni 1937 an die „A/S Moltzau's Tankreederi" geliefert worden.

Es hatte nacheinander folgende Kapitäne:

Marinius Hansen vom Juni 1937, während des Krieges bis 1947.
Der damalige I. Offizier Haakon Pedersen übernahm dann das Schiff für ein Jahr als Kapitän. Danach wurde Kapitän Leiv Andersen von 1948 bis Mai 1950 der Führer des Schiffes. John M. Pedersen hat das Schiff vom Mai 1950 bis Juni 1952 geführt. Jetziger Kapitän ist Halvor Halvorsen.
Zuerst war das Schiff für die „Standard Oil" befrachtet bis zum Anfang des Krieges, wo es von „Nutra-Ship" übernommen wurde.
Von 1946 bis 1948 hat es für die „Anglo-Saxon" gefahren und vom Juni 1948 an ist es für weitere acht Jahre von derselben Gesellschaft gechartert worden.
Im August 1948 hatte das Schiff eine ernste Grundberührung bei Haisborough Sands, die eine viermonatige Reparatur erforderlich machte, welche in Rotterdam durchgeführt wurde.

---

735 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

DRESDEN

Baujahr 1937
Länge 130,50 m, Breite 17,10 m
Höhe 8,45 m
Tragf. 7510 t
5567 BRT, 28 Passagiere
15 Knoten, 5200 PS

Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Während des Krieges war die „Dresden" als Hilfsschiff der Kriegsmarine eingesetzt, sie wurde am 25. August 1944 durch die Besatzung vor Bordeaux versenkt, am 2. März 1946 gehoben und steht im Dienst der französischen Handelsflotte. Neuer Name: „Doba".

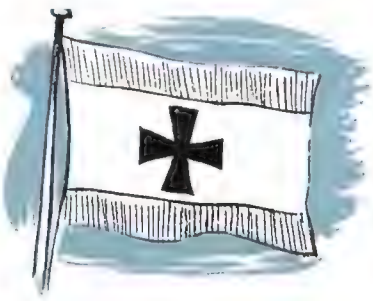
---

736 *Frachtmotorschiff*

GOLDENFELS

Baujahr 1938
Länge 146,26 m, Breite 18,60 m
Höhe 10,20 m
Tragf. 10506 t
7862 BRT, 12 Passagiere
16 Knoten, 7600 PS

Reeder: Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa", Bremen.



Das Motorschiff „Goldenfels" wurde von der Deutschen Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa" in Bremen am 10. August 1936 beim Bremer Vulkan in Auftrag gegeben, am 31. Mai 1937 auf Stapel gelegt, lief am 16. Dezember 1937 von Stapel und machte seine Abnahmeprobefahrt am 27. Januar 1938.
Damit haben wir gleich die Hauptbaudaten eines Schiffes, das später als Hilfskreuzer „Atlantis" durch seine abenteuerlichen Fahrten während zwanzig langer Monate allgemein bekannt wurde.
Kapitän Wiebke, der als Bauaufseher der „Hansa" bereits den Bau des Schiffes auf dem Bremer Vulkan überwachte, erzählte uns, daß dieses Schiff so einwandfrei gebaut war, daß er während der sieben Fahrten, die er als Kapitän mit dem Schiff unter der „Hansa"-Flagge nach Indien und Persien machte, nicht eine einzige Havarie gehabt habe.

Ihre erste Reise machte die „Goldenfels“ von Hamburg über Antwerpen, Port Said, durch den Suez-Kanal nach Bombay–Karatschi und den damals neu eingerichteten Häfen Bedi-Bunder und Dharangdhara. In Dharangdhara besichtigte der Maharadscha von Jamnagar mit großem Gefolge das Schiff. Der Fürst ließ sich die Einrichtungen des modernen Schiffes erklären, über die er sich sehr lobend äußerte. Die „Goldenfels“ war das erste „Hansa“-Schiff, das die erst 1937 vom Maharadscha neu errichteten Häfen anlief. Die „Goldenfels“ hat viele Tiertransporte, vor allem von Affen, Elefanten, Vögeln usw. für Hagenbecks Tierpark in Hamburg ausgeführt. Leider konnte Kapitän Wiebke nicht über ein einziges Abenteuer mit den „wilden Tieren“ berichten. Nicht ein einziges Mal waren Löwen und Tiger oder Elefanten wild geworden und ausgebrochen. Die Romantik in der Seefahrt hat eben abgenommen. Aber ist das nicht andererseits ein Beweis für die einwandfreien Transporteinrichtungen und die gute Aufsicht auf diesem Schiff? 1939 mußte das Schiff an die Marineverwaltung abgegeben werden, die es umbauen und als Hilfskreuzer einrichten ließ. Auch hier hat das Schiff allen gestellten Anforderungen genügt und es will schon etwas heißen, wenn ein Schiff zwanzig Monate lang ohne Stützpunkt die Weltmeere ohne große Havarie durchkreuzt. Der Hilfskreuzer „Atlantis“ hat einen Versenkungserfolg von 150 000 BRT aufzuweisen.

Über die Fahrten der „Goldenfels“ als Hilfskreuzer „Atlantis“ hat Robert Littell in der Dezemberausgabe 1953 von „Das Beste aus Readers Digest“ einen ausführlichen Bericht gegeben, den wir hier folgen lassen.

Die Fahrt des Hilfskreuzers „Atlantis“

VON ROBERT LITTELL

Als die Wache des englischen Überseedampfers „City of Exeter“ im Südatlantik eine Mastspitze am Horizont meldete, kam das dem Kapitän sehr verdächtig vor. Man schrieb Mai 1940, und Deutschland war überall im Vordringen. Aber eine halbe Stunde später identifizierte der Kapitän den näherkommenden Frachter erleichtert als die „Kashii Maru“, ein Motorschiff von 8400 Tonnen, Japaner, also neutral.

Auf ihrem Deck schob eine Frau einen Kinderwagen umher. In der Nähe standen einige Leute von der Mannschaft herum – dunkelhäutige, kleine Männer, die ihre Hemden nach Art japanischer Seeleute im Wind flattern ließen. Die beiden Schiffe passierten einander, ohne ihre Fahrt zu verlangsamen oder Signale zu wechseln.

In Wirklichkeit war der Kinderwagen leer, die „Mutter“ war gar keine Frau; die Matrosen hießen Fritz, Klaus oder Karl. Der Rest der Besatzung, 350 Mann, hielt sich unter Deck verborgen. Das Schiff selbst war, getarnt mit Entlüftern aus holzumkleideten alten Fässern, Schornsteinen aus alten Blechteilen und einem Tarnanstrich, der deutsche Hilfskreuzer „Atlantis“, ein Handelsschiff, das sich in einen der gefährlichsten Raubvögel verwandelt hatte, die je über die sieben Meere kreuzten.

Deutschland hatte während des Krieges neun Hilfskreuzer dieser Art ausgerüstet, die zusammen 136 Schiffe mit 850 000 BRT versenkt haben. Von ihnen hatte die „Atlantis“ die größte Beute, die längste Fahrt und den erstaunlichsten Kapitän. Ihre Geschichte wird man sich erzählen, solange Männer die Meere befahren.

Begonnen hatte sie ihr Dasein als die „Goldenfels“, ein 7800-t-Schnellfrachter der deutschen Hansa-Linie. Bei Ausbruch des Krieges wurde sie mit sechs getarnten 15-cm-Kanonen, zahlreichen kleineren Geschützen und Torpedorohren ausgestattet. Sie erhielt ferner ein Flugzeug und einen ansehnlichen Minenvorrat. Dazu besaß sie eine reichhaltige „Maskengarderobe“, die ihr gestattete, aus einem Dutzend harmloser Frachter die jeweils passende Verkleidung zu wählen.

Unter dem Kommando von Bernhard Rogge, einem breitschultrigen, imposanten Offizier von vierzig Jahren, war die „Atlantis“ im März 1940, als sowjetischer Frachter verkleidet, verstohlen die norwegische Küste entlang gefahren und in den Nordatlantik vorgestoßen. Ihr Auftrag: Schiffe, die den Indischen Ozean kreuzten, überraschend anzugreifen.

Nachdem sie am 25. April den Äquator überquert hatte, wurde die sowjetische Flagge niedergeholt, und aus der „Atlantis“ wurde mit Hilfe ihrer falschen Aufbauten im Handumdrehen das „japanische“ Motorschiff, dem die „City of Exeter“ begegnet war – die Kapitän Rogge mit Rücksicht auf ihre vielen Passagiere unbehelligt ziehen ließ.

Das erste Opfer der „Atlantis" wurde vielmehr die englische „Scientist". Der Befehl zu stoppen und die Funkanlage nicht zu benutzen, kam völlig überraschend. Doch hatte der Funker Geistesgegenwart genug, den Spruch „QQQ" – feindliches bewaffnetes Handelsschiff versucht mich zu stoppen" – in den Äther zu jagen. Die „Atlantis" eröffnete das Feuer, traf die „Scientist" mittschiffs und zerstörte die Funkanlage. Die 77 Besatzungsmitglieder des getroffenen Schiffes, zwei von ihnen schwer verwundet, gingen in die Boote. Die „Atlantis" nahm sie als Gefangene an Bord und versenkte durch Artilleriefeuer und Sprengpatronen die „Scientist". Dann fuhr sie mit voller Kraft um das Kap der Guten Hoffnung.

Zwei Wochen später fing Kapitän Rogge einen englischen Funkspruch auf, der vor einem deutschen Hilfskreuzer warnte, der, als japanisches Schiff getarnt, im Südatlantik kreuzen solle. Sofort zog die „Atlantis" ihren Kimono aus und erschien als das holländische Motorschiff „Abbekerk".

Die zweite Beute der „Atlantis" war das norwegische Motorschiff „Tirranna", das mit Nachschub für australische Truppen in Palästina unterwegs war. Kapitän Rogge schickte ein Prisenkommando an Bord und ließ das erbeutete Schiff ein paar Wochen als Quartier für die Gefangenen hinter sich her fahren. In den ersten Tagen des August 1940 wurde es dann mit etwa 300 Gefangenen nach dem besetzten Frankreich dirigiert. Es wurde jedoch unweit der Küste von einem britischen U-Boot torpediert. Die Prisenbesatzung wurde vollzählig gerettet; da das Schiff aber kenterte und innerhalb von zwei Minuten sank, kamen etwa 60 Gefangene, darunter auch Frauen und Kinder, ums Leben.

Einen Monat nach der „Tirranna" fand die „Atlantis" drei, und im darauffolgenden Monat gar fünf Opfer. Eines dieser Schiffe, den französischen 10 000-t-Überseedampfer „Commissaire Ramel", wollte die „Atlantis" unbedingt unbeschädigt in die Hand bekommen. Aber der Kapitän, ein Australier, begann sofort zu funken. Das Schiff wurde beschossen und versank nach Mitternacht, ein schauerlich gespenstischer Anblick, mit rotem Rumpf zischend in den Wellen. In den Papierkörben eines anderen Schiffes fand das Durchsuchungskommando Funkmeldungen, mit deren Hilfe die Deutschen den Geheimkode der englischen Handelsmarine entschlüsseln konnten.

Inzwischen hatte die britische Admiralität alle Schiffe angewiesen, jedes verdächtige Schiff sofort, ohne Rücksicht auf mögliche Folgen, durch Funkspruch zu melden. Worauf-hin wiederum die „Atlantis" den Befehl erhielt, sofort zu schießen, ohne lange zu fragen. Etwa die Hälfte aller angegriffenen Schiffe konnte noch kurz vor der Übergabe funken. Die meisten wurden, wenn sie das taten, beschossen und hatten in einigen Fällen schwere Verluste. Kapitän Rogge führte jedoch seinen Alleingänger-Krieg so fair, wie es in einem Krieg nur denkbar ist. Er hatte an Bord Gefangenenquartiere eingerichtet und nahm alles auf, was er nur irgendwie retten konnte. In zwanzig Monaten auf hoher See beherbergte die „Atlantis" zuzeiten mehr als tausend Gefangene aller Altersstufen beider Geschlechter und aus zwanzig Nationen. Sie erhielten die gleiche Verpflegung wie die Besatzung. Tagsüber konnten sie sich, außer bei Gefechtsalarm, an Deck aufhalten und durften auch das Segeltuch-Schwimmbecken benutzen.

Die gefangenen Kapitäne hatten eigene Räume. Die norwegischen und englischen Offiziere gründeten einen Klub, in dem auch die Deutschen häufig zu Gast waren. Sie unterhielten sich, berichtet einer von ihnen, „über zu Hause, die See und schöne Frauen". Politische Gespräche waren verpönt. Wenn Gefangene auf ein anderes Schiff gebracht wurden, gab Rogge den Kapitänen ein Abschiedsfest.

Im Herbst 1940 hatte die „Atlantis" eine Pechsträhne: ein einziges Schiff in vierzig Tagen. Dann aber plötzlich Mitte November drei Schiffe innerhalb 48 Stunden. Der Norweger „Ole Jacob", bis zum Rand mit Flugzeugbenzin beladen, wurde ohne Widerstand genommen, nachdem sich zwei Offiziere der „Atlantis" vom Motorboot aus als englische Seeoffiziere ausgegeben hatten. Dann der norwegische Tanker „Teddy", der viele Stunden lang brannte, eine himmelhohe, für alle Schiffe in weitem Umkreis sichtbare Fackel. Und schließlich die englische „Automedon", in deren Papieren ein streng geheimer Bericht des Kriegskabinetts und Post für das englische Oberkommando im Fernen Osten gefunden wurde. Sie ergab sich, nachdem ein Volltreffer alles getötet hatte, was auf der Brücke stand.

Kapitän Rogge hat eine besondere Gabe, Menschen zu behandeln. Jedermann an Bord erhielt genau den gleichen Anteil an den kleinen Genüssen – Rauchwaren, Bier, Süßigkeiten, Eßpakete –, die erbeutet waren. Als Ersatz für den fehlenden Landurlaub gab es einen Wochenurlaub an Bord. Zwölf Urlauber bezogen jeweils gemeinsam die Isolierstation. Außer bei Gefechtsalarm konnten sie tun und lassen, was sie wollten: sich in die Sonne legen, schlafen, ihre Sachen flicken, Gedichte machen oder Gitarre spielen. Dieses

erlaubte Bummeln inmitten der schwer arbeitenden Kameraden war eine wundervolle Erholung. Kapitän Rogge, dessen Großvater Hofprediger in Potsdam gewesen war, legte Wert darauf, daß seine Offiziere sonntags am Gottesdienst teilnahmen. Dafür servierte er ihnen hinterher jedesmal einen Drink, den sie den „Kirchcocktail" tauften.

Das Jahr 1941 brachte der „Atlantis" zunächst nur spärliche Erfolge: vier Schiffe in ebenso vielen Monaten. Eines war das ägyptische Passagierschiff „Zam-Zam" mit 140 amerikanischen Missionaren an Bord. Passagiere und Besatzung der „Zam-Zam", insgesamt 309 Personen, wurden ohne Schwierigkeiten von der „Atlantis" aufgenommen. Am nächsten Tag schon nahm ihr ein anderes deutsches Schiff, die „Dresden", alle diese Gefangenen wieder ab und brachte sie am Ende auch sicher nach Bordeaux.

Der Schrecken, den die „Atlantis" verbreitete, hat den Alliierten wahrscheinlich nicht weniger geschadet als die Versenkungen. Englische Kriegsschiffe, die eigentlich anderswo dringend benötigt wurden, mußten nach Süden geschickt werden, um Jagd auf sie zu machen. Die Handelsschiffe mußten im Zickzack fahren, längere Routen wählen und so Zeit und Treibstoff vergeuden. Es wurde immer schwieriger, Mannschaften zu bekommen, denen zudem Gefahrenzulagen bewilligt werden mußten. Dienstpost kam verspätet an oder ging verloren. Die Prämien der Kriegsversicherungen gingen in die Höhe, die Leuchtfeuer in den Häfen wurden gelöscht.

Den Sommer hindurch kreuzte die „Atlantis" in den südlichen Bereichen des Indischen Ozeans, ohne etwas zu sichten, das größer gewesen wäre, als ein Albatros. Dann aber, am 10. September 1941, machte sie ihre zweiundzwanzigste – und letzte – Beute, das norwegische Motorschiff „Silvaplana".

Am 21. November machte das Beobachtungsflugzeug am frühen Morgen beim Niedergehen Bruch – gerade in dem Augenblick, in dem sein wachsames Auge besonders notwendig gewesen wäre, denn am nächsten Tag sollte ein U-Boot, U 126, den Hilfskreuzer treffen und Öl von ihm übernehmen – eine sehr heikle Sache, weil die „Atlantis" währenddessen wehrlos war. Die beiden Fahrzeuge trafen sich am verabredeten Punkt zwischen Brasilien und Afrika, und am frühen Morgen begann das Öl von dem einen auf das andere Schiff zu fließen. In der Motorbarkasse längsseits des U-Boots befanden sich einige Leute von der „Atlantis". Der Kommandant des U-Bootes war an Bord der „Atlantis" gegangen. Gleichzeitig war auch noch die Backbordmaschine des Hilfskreuzers zur Reparatur halb auseinandergenommen worden.

Da plötzlich bemerkte der Mann im Ausguck, der unablässig die sonnenüberflutete See beobachtete, eine Mastspitze am Horizont. Und wenige Minuten später steuerte der englische schwere Kreuzer „Devonshire" unter Kapitän zur See R. D. Oliver die beiden Deutschen an.

Diese hatten sofort beim Insichtkommen der „Devonshire" die Schleppverbindung losgeworfen. U 126 tauchte. Ihren Kommandanten mußte sie auf dem Hilfskreuzer zurücklassen. War das U-Boot bemerkt worden? Von dem gekappten Ölschlauch breitete sich ein verräterischer Ölfleck auf dem Wasser aus.

Für die Atlantis gab es jetzt nur eine Hoffnung: bluffen, reden, Zeit gewinnen, um die „Devonshire" in den Bereich der Torpedorohre des U-Bootes zu locken.

Doch Kapitän Oliver war äußerst mißtrauisch. Abgesehen von leicht auszuwechselnden Teilen wie Ventilatoren entsprach das Schiff, das da bei spiegelglatter See Öl auf die Wogen goß, ganz der Beschreibung, die die Admiralität von dem geheimnisvollen Hilfskreuzer gegeben hatte. Er fuhr daher ständig hin und her, hielt sich sorgfältig außerhalb der Torpedoreichweite des U-Bootes und der Schußweite des Hilfskreuzers und nagelte die „Atlantis" mit zwei Salven vor und hinter sie fest an ihren Platz.

Das war eine Art zu fragen, auf die kein vernünftiges Schiff die Antwort verweigern kann. Kapitän Rogge funkte, er sei die „Polyphemus". Kapitän Oliver fragte beim Oberbefehlshaber Südatlantik zurück, ob der Fremde möglicherweise die echte „Polyphemus" sein könnte.

Fast eine Stunde lang zog die „Atlantis", beigedreht und sacht in der Dünung rollend, das Gespräch hin. Noch bestand eine geringe Chance, daß U 126 nahe genug an den englischen Kreuzer herankam, um einen Torpedo abzuschießen. Aber der Wachoffizier des U-Bootes, der jetzt das Kommando führte, blieb bei der „Atlantis" statt den Kreuzer anzugreifen.

Um 9.34 Uhr erhielt Kapitän Oliver vom Oberbefehlshaber Südatlantik die Antwort: „Nein – wiederhole – nein"! Eine Minute danach eröffnete die „Devonshire" das Feuer. Als die dritte Salve der 20-cm-Geschosse auf der „Atlantis" einschlug, gab Kapitän Rogge Befehl, die Sprengladungen fertigzumachen und das Schiff zu verlassen.

Kurz vor 10 Uhr morgens flog die vordere Munitionskammer in die Luft, und einige

MS „Goldenfels"

Minuten später sank die „Atlantis" über das Heck. Die Männer, deren Heimat sie zwanzig Monate lang gewesen war, brachten ein dreifaches Hurra aus, und Kapitan Rogge stand, neben sich seinen kleinen schottischen Terrier „Ferry", aufrecht in einem der Boote und salutierte.

Da, wie der Bericht der Admiralität sagt, Kapitän Oliver nicht beidrehen und die Schiffbrüchigen aufnehmen konnte, „ohne sich der ernsten Gefahr auszusetzen, torpediert zu werden", verschwand die „Devonshire" kurz darauf hinterm Horizont.

Durch Trillerpfeifen und Rufe wurde die Mannschaft der „Atlantis" zusammengeholt. Nur sieben waren bei der Beschießung ums Leben gekommen. Mindestens hundert schwammen umher oder klammerten sich an treibende Wrackteile. Das U-Boot nahm die Verwundeten und die unersetzlichen Spezialisten an Bord. Die sechs Rettungsboote übernahmen weitere zweihundert. Zweiundfünfzig Männer mußten sich mit Schwimmwesten und Decken versehen, auf dem Oberdeck des U-Bootes in großen Flößen sitzend, zusammendrängen. Wurde das Unterseeboot gezwungen, schnell zu tauchen, so sollten sie an einem der Rettungsboote Anschluß suchen. Das nächste Festland – Brasilien – war 1500 Kilometer entfernt.

Die seltsame Flottille – sechs Rettungsboote im Schlepp eines U-Bootes – machte sich noch am gleichen Nachmittag nach der Versenkung auf den Weg. Zweimal am Tage machte ein Schlauchboot vom U-Boot aus bei allen die Runde, um ihnen eine warme Mahlzeit zu bringen.

Nach 38 Stunden traf U 126 mit dem deutschen U-Boot-Versorgungsschiff „Python" zusammen. Die Geretteten wurden an Bord genommen, allerdings nur, um kurz darauf wieder mit dem Wasser Bekanntschaft zu machen. Denn die „Python" wurde von einem anderen englischen Kreuzer gestellt und versenkt, der „Dorsetshire", die wenige Monate zuvor dadurch bekannt geworden war, daß sie der „Bismarck" den Gnadenstoß gegeben hatte.

In mehreren deutschen und italienischen U-Booten erreichte die Besatzung der „Atlantis" schließlich St. Nazaire und kam unmittelbar nach dem Neujahrstag 1942 in Berlin an. Kapitän Rogge wurde zum Konteradmiral befördert und mit der Ausbildung des gesamten Offiziersnachwuchses der Marine betraut. Aber er konnte seine Antipathie gegen den Nationalsozialismus nicht verbergen, und man schob ihn später auf einen unwichtigen Posten ab. Er lebt jetzt in Hamburg als Geschäftsführer einer Fabrik, die chirurgisches Nahtmaterial herstellt.

Es ist nach einem so langen und erbittert geführten Krieg sicherlich ungewöhnlich, daß viele Gefangene der „Atlantis" Rogge ein freundliches Andenken bewahrt haben. Kapitän White von der „City of Bagdad" hat sich schriftlich bei seinem früheren Gegner für die Behandlung bedankt, die er als Gefangener erfahren hat. Kapitän Woodcock von der „Tottenham" lud Kapitän Rogge vor kurzem, als er in Hamburg im Dock lag, ein, ihn an Bord zu besuchen. In den Hungerjahren nach dem deutschen Zusammenbruch haben ehemalige Gefangene dem Mann, der sie einst gefangennahm, manches Paket geschickt.

Die Männer von der Besatzung der „Atlantis" besuchen Rogge, sooft sie nach Hamburg kommen, und erinnern sich gern ihrer gemeinsamen 622 Tage auf See.

„Er hat aus der Besatzung der ‚Atlantis' eine richtige Familie gemacht", sagt Leutnant Dehnel. „Wenn es wieder einmal eine deutsche Marine geben sollte, werde ich mich vielleicht wieder melden. Aber wenn Rogge mich ruft, komme ich unbesehen – ganz egal, um welche Marine es sich handelt."

737 *Frachtmotorschiff*
HOHENFELS

Baujahr 1938
Länge 146,26 m, Breite 18,60 m
Höhe 10,20 m
Tragf. 10506 t
7862 BRT, 12 Passagiere
16 Knoten, 7600 PS

Reeder: Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa", Bremen.

Das Frachtmotorschiff „Hohenfels" führte bis 1941 diesen Namen, wurde dann als Hilfskreuzer von der Kriegsmarine übernommen und in den Indischen Ozean geschickt. Am 25. August 1941 mußte das Schiff vor Bunder-Shapor durch die Besatzung versenkt werden, wurde später gehoben und führte bis 1944 den Namen „Empire Kemal", war bis 1947 als „van Ruisdael" und seither als „Ridderkerk" in holländischem Besitz.
Das Schiff war nach dem Kriege als Gast wiederholt in Bremen.

738 *Motortanker*

BRAKE

Baujahr 1937
Länge 147,36 m, Breite 20,04 m
Höhe 10,95 m
Tragf. 14970 t
9925 BRT, 12,5 Knoten, 4100 PS

Reeder: Schiff- und Speditionskontor Elbe, Hamburg (Jürgens Van den Bergh, Margarine Verkaufs-Union GmbH., Berlin).

Während des Krieges diente „Brake" als Hilfsbeischiff der deutschen Kriegsmarine. Sie wurde am 21. März 1944 im Indischen Ozean durch Beschuß britischer Kriegsschiffe versenkt.

---

739 *Motortanker*

ERLING BRØVIG

Baujahr 1937
Länge 147,36 m, Breite 20,04 m
Höhe 10,95 m
Tragf. 15057 t
9970 BRT, 12,5 Knoten, 4100 PS

Reeder: Partrederiet Brøvigtank (Th. Brøvig), Farsund (Norwegen).

Das Schiff war bis 1946 im Besitz der Reederei Brøvig in Farsund, Norwegen.

Am 23. Februar, auf der Reise von Abadan nach Suez, wurde das Schiff torpediert, kam aber mit eigener Kraft nach Aden, wo es bis zum September 1944 liegen blieb. Es wurde dann nach Massaua, Eritrea, verlegt.

Im Juni 1946 wurde das Schiff von Ludwig G. Braathen, Oslo, gekauft. Am 22. August 1946 verließ es Massaua mit Hilfe von zwei Schleppern. Bei der Torpedierung war das Schiff in zwei Teile geteilt worden, und zwar gleich hinter dem Pumpenraum. Der Boden indessen war heil geblieben und mittels Stahltrossen wurde eine Verbindung zwischen den beiden Stücken hergestellt. Auf dem Weg nach Suez brach das Schiff in zwei Teile. Nach etlichen Schwierigkeiten im Suez-Kanal kamen beide Teile am 4. Oktober 1946 glücklich nach Genua. Das Vorschiff war von den beiden Schleppern gezogen worden und das Hinterschiff bewegte sich durch eigene Kraft vorwärts.

Die Reparatur in Genua dauerte fünfeinhalb Monate und am 21. März 1947 verließ „Bramora" Genua, beinahe als ein neues Schiff. Der Zusammenbau der beiden Stücke war sehr geglückt. Das Schiff war völlig neu gestrichen und die Maschine überholt.

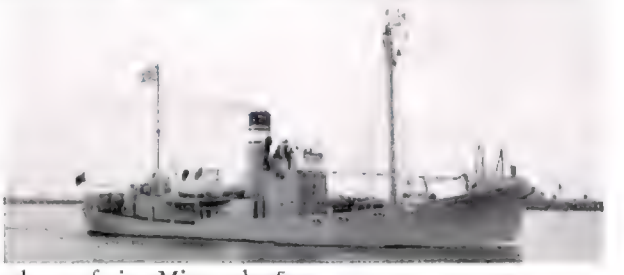
„Bramora" hat seitdem ohne größere Havarien gefahren. Sie hat alle Weltmeere durchkreuzt, war aber hauptsächlich in der Fahrt zwischen Persischem Golf und Europa beschäftigt.

740/6 *Walfangschiffe*

UNITAS 2–8

Baujahr 1937
Länge 40,62 m, Breite 7,93 m
Höhe 4,42 m
Tragf. 188 t
341 BRT, 14 Knoten, 1696 PS

Reeder: Unitas, Deutsche Walfang GmbH., Hamburg (Jürgens Van den Bergh, Margarine Verkaufs-Union GmbH., Berlin).



Drei dieser sechs Schiffe führen nach dem Weltkriege die Namen „Empire Unitas", 4, 5 und 8. (Nach Lloyds 1954). „Unitas" 6 und 7 sind in der Nordsee auf eine Mine gelaufen.

---

747 *Frachtmotorschiff*

MOLTKEFELS

Baujahr 1940
Länge 146,26 m, Breite 18,60 m
Höhe 10,20 m
Tragf. 10606 t
7863 BRT, 12 Passagiere
16 Knoten, 7600 PS

Reeder: Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa", Bremen.

Hierzu schreibt uns der frühere Kapitän dieses Schiffes, Lomberg, wie folgt:

Gleich nach der Ablieferung des Schiffes an die D.D.G. „Hansa" wurde es von der Kriegsmarine beschlagnahmt. In Hamburg habe ich das Schiff als Kapitän übernommen, das dann als Truppentransporter nach Norwegen, Finnland und Rußland eingesetzt wurde. Daß es auf diesen Fahrten oftmals schwierige Situationen zu meistern gab, möchte ich hier nur kurz erwähnen. Auf längere Zeit im Eismeer zwischen Trondheim und Kirkeness eingesetzt, ereilte uns dann im Februar 1943 oben in Mauresand doch das Schicksal. MS „Moltkefels" erhielt damals einen Torpedotreffer, der den Raum I an B.B. 17 m lang und 7 m breit aufriß. Obwohl auch die Bodentanks in Raum II volliefen, hielten die Tankdecke in Raum II und das Schott zwischen Raum I und II. So blieb das Schiff schwimmfähig. Mit 500 Soldaten an Bord konnten wir in Begleitung von drei Minensuchbooten, die uns gegebenenfalls die Soldaten abnehmen sollten, die Reise nach Tromsö fortsetzen. Nach erfolgter Notreparatur (Zementplombe von 250 tons in Raum I) wurde dann die Reise in Begleitung von zwei Schnellbooten angetreten und das Schiff eingedockt. Beim Großangriff auf Hamburg 1943 erhielt das Dock einen Volltreffer und so ging MS „Moltkefels" durch Splittereinwirkung im Vorschiff auch teilweise mit unter Wasser. Ich habe damals das Schiff abgegeben, um ein anderes Kommando anzutreten. Später habe ich erfahren, daß MS „Moltkefels" beim Rückzug aus Rußland mit 6000 Flüchtlingen an Bord am 11. April 1945 durch Fliegerbomben unter Hela versenkt wurde.

748 *Motortanker*

INVERLEE

Baujahr 1938
Länge 143,25 m, Breite 19,36 m
Höhe 10,77 m
Tragf. 14025 t
9158 BRT, 12,75 Knoten, 4000 PS

Reeder: The Inver Tankers Ltd., Dublin.

749 *Motortanker*

INVERSHANNON

Baujahr 1938
Länge 143,25 m, Breite 19,36 m
Höhe 10,77 m
Tragf. 14025 t
9154 BRT, 12,75 Knoten, 4000 PS

Reeder: The Inver Tankers Ltd., Dublin.

750 *Motortanker*

INVERLANE

Baujahr 1938
Länge 143,25 m, Breite 19,36 m
Höhe 10,77 m
Tragf. 14025 t
9141 BRT, 12,75 Knoten, 4000 PS

Reeder: The Inver Tankers Ltd., Dublin.

751 *Walsuchboot*

UNITAS I

Baujahr 1937
Länge 49,40 m, Breite 9,45 m
Höhe 5,72 m
Tragf. 449 t
591 BRT, 16 Knoten, 3000 PS

Reeder: Unitas, Deutsche Walfang Ges., Hamburg (Jürgens Van den Bergh, Magarine Verkaufs-Union GmbH., Berlin).

„Unitas I" führte diesen Namen bis 1951, hieß dann kurze Zeit „Jacobus" und fährt heute als „Star XII" im Dienst der Hvalfanger A/S Rosshavet (Johan Rasmussen & Co.) in Sandefjord (Norwegen).

Das Schiff wurde nach dem Kriege vom Bremer Vulkan wieder in ein Walsuchboot umgebaut.

752 *Walsuchboot*

SOUTHERN GEM

Baujahr 1937
Länge 49,40 m, Breite 9,45 m
Höhe 5,72 m
Tragf. 449 t
593 BRT, 16 Knoten, 3000 PS

Reeder: Southern Whaling & Sealing Company, London.

„Southern Gem" führt diesen Namen noch heute.
1953 war als Reeder die South. Georgia Ltd. London, 1954 die Sevilla Whaling Co. Ltd. (Chr. Salvesen & Co.) in London genannt.

753 *Frachtmotorschiff*

KAMERUN

Baujahr 1938
Länge 126,50 m, Breite 17,80 m
Höhe 10,50 m
Tragf. 7060 t
5042 BRT, 12 Passagiere
15 Knoten, 5100 PS

754 *Frachtmotorschiff*

TOGO

Baujahr 1938
Länge 126,50 m, Breite 17,80 m
Höhe 10,50 m
Tragf. 7060 t
5042 BRT, 12 Passagiere
15 Knoten, 5100 PS

Reeder für beide Schiffe: Woermann-Linie AG., Hamburg.

Beide Schiffe haben den Zweiten Weltkrieg überstanden.

Während des Krieges dienten sie als Wohnschiffe und wurden 1947 an Norwegen ausgeliefert. „Kamerun" wurde bei Rosenberg mek. Verkstad in Stavanger umgebaut, in „Goya" umbenannt und im Oktober 1947 in der sogenannten „Cosmopolitan-Line" eingesetzt. Januar 1949 wurde das Schiff bei den Howaldt-Werken in Hamburg in ein Auswandererschiff umgebaut. Nach diesem Umbau, der am 27. März 1949 beendet war, konnte das Schiff 900 Passagiere aufnehmen. Die Besatzung betrug 80 Mann. Das Schiff wurde von der „IRO" befrachtet und unternahm mehrere Reisen mit Auswanderern zwischen Europa und Kanada. Weiter wurde eine große Anzahl von holländischen Truppen und Zivilisten aus Indonesien mit dem Schiff nach Holland befördert.
Im Januar 1952 wurde das Schiff bei den Howaldt-Werken in Hamburg wieder in ein Frachtschiff verwandelt und hat seit März 1952 in der „Cosmopolitan-Line" zwischen USA und Europa Dienst getan. „Kamerun", jetzt „Goya" gehört heute der norwegischen Reederei A/S Ludwig Mowinckels Rederi in Bergen.

„Togo" befand sich am 3. September 1939 in Matadi (Belgisch-Kongo). Das französische U-Boot „Surcouf" bezog an der Kongomündung Wartestellung, um einen Durchbruch zu verhindern. Trotzdem gelang der Durchbruch bei Nacht. Um etwaige Verfolger zu täuschen, gab das Schiff in Klartext den Funkspruch ab: „Schiff torpediert, sinken, erbitten Hilfe." Über die Nordroute (Dänemark-Straße) kam das Schiff am 23. November in Hamburg an.
„Togo" wurde am 31. Januar 1943 im Ärmelkanal durch Luftangriff beschädigt. Danach erfolgte der Umbau zum Nachtjagd-Leitschiff. Heute führt die „Togo" ebenfalls die norwegische Flagge und heißt „Svalbard". Die Reederei: A/S Tiltborn in Oslo.

755 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

MONSERRATE

Baujahr 1938
Länge 132,50 m, Breite 17,10 m
Höhe 8,45 m
Tragf. 7575 t
5578 BRT, 28 Passagiere
15 Knoten, 5200 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Die „Monserrate" ging während des Krieges vor Callao unter durch Selbstversenkung. Das Schiff wurde gehoben, wiederhergestellt und fährt heute als „Callao" unter der peruanischen Flagge.

Reederei: Peruvian Government (Ministry of Marine), Heimathafen Callao.

756 *Turbinen-el. Frachtschiff*

ARAUCA

Baujahr 1939
Länge 121 m, Breite 16,90 m
Höhe 10,50 m
Tragf. 6300 t
4354 BRT, 12 Passagiere
15 Knoten, 5800 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

„Arauca" wurde am 20. März 1941 in Port Everglades aufgebracht und unter dem Namen „Satura" als Magazinschiff der amerikanischen Flotte zugeteilt. Nach dem Kriege wurde das Schiff als Handelsschiff wieder in „Arauca" umbenannt (USA).

Reeder: Anglo-Saxon Petroleum Comp. Ltd., London. *756 „Arauca"*

757 *Tankdampfer*

DIALA

Baujahr 1938
Länge 140,21 m, Breite 17,98 m
Höhe 10,36 m
Tragf. 12009 t
8106 BRT, 12,5 Knoten, 3500 PS

758 *Tankdampfer*

FRANCIS R. HART

Baujahr 1938
Länge 134,11 m, Breite 18,30 m
Höhe 10,39 m
Tragf. 11313 t
7623 BRT, 12,5 Knoten, 3750 PS

Reeder: Tela Railroad Comp., Tela (Honduras).

„Francis R. Hart" fährt noch heute unter diesem Namen für die Empresa Hondurena de Vapores, Honduras. Nach Lloyds 1954.

759 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

MINERVA

Baujahr 1939
Länge 100 m, Breite 14,50 m
Höhe 8,50 m
Tragf. 3065 t
2446 BRT, 12 Passagiere
14,5 Knoten, 3050 PS

Reeder: Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Neptun", Bremen.

Dieses Schiff wurde während des Krieges von der Kriegsmarine übernommen und diente als „Sperrbrecher", wurde nach dem Zweiten Weltkrieg vom Bremer Vulkan wieder zurückgebaut und fährt heute noch unter seinem alten Namen im Dienst der Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Neptun" im Ostspanien-Dienst.

760 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

NESTOR

Baujahr 1939
Länge 100 m, Breite 14,50 m
Höhe 8,50 m
Tragf. 3065 t
2446 BRT, 12 Passagiere
14,5 Knoten, 3050 PS

Reeder: Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Neptun", Bremen.

Das Schiff ist als „Sperrbrecher 21" vor der Girondemündung auf eine Mine gelaufen und untergegangen.

---

761 *Motortanker*

SCOTIA

Baujahr 1939
Länge 147,36 m, Breite 20,04 m
Höhe 10,95 m
Tragf. 15138 t
9972 BRT, 12,5 Knoten, 4100 PS

Reeder: Lorentzen & Co., Oslo (Norwegen).

---

762 *Motortanker*

ANDERS JAHRE

Baujahr 1939
Länge 147,36 m, Breite 20,04 m
Höhe 10,95 m
Tragf. 15138 t
9970 BRT, 12,5 Knoten, 4100 PS

Reeder: Sig. Bergesen D. Y. & Co., Stavanger (Norwegen).

Der Tanker führte diesen Namen bis 1947, wurde dann in „Bergeland" und 1951 in „Norse Mountain" umbenannt.

Bericht des Reeders:
Als das Schiff im Juni 1939 die Werft verließ, ging es direkt in eine Zeit-Charter für die „Sucuny-Oil-Company" und diese Befrachter benutzten das Schiff hauptsächlich im Stillen Ozean. Im April 1940 wurde das Schiff von der norwegischen Regierung, die damals in London war, zurückverlangt, und war außerhalb der Reederei-Kontrolle bis Januar 1946. Während des Krieges wurde das Schiff von der Alliierten Behörde für Transport von leichten Petroleumladungen benutzt. Als einige lange Reisen während dieser Periode können die Reisen Melbourne–Sankt Pedro im Mai/Juni 1943 und Sankt Pedro – Melbourne im Juli/August 1943, die jede 30 Tage dauerte, erwähnt werden.
Am 23. Dezember 1951 wurde das Schiff an Odd Godager in Oslo verkauft.

---

763 *Frachtdampfer*

HAUSSA

Baujahr 1943
Länge 101,50m, Breite 15,50 m
Höhe 9,25 m
Tragf. 5280 t
2819 BRT, 11 Knoten, 1800 PS

Reeder: Deutsche Afrika-Linien, Hamburg.

Das Schiff wurde 1945 an die USA abgeliefert, heißt heute „Daniela Borchard" und führt die israelische Flagge (Lloyds 1954).

Jetziger Reeder: Atid Navigation Co. Ld., Haifa.

---

764 *Frachtdampfer*

WANGEROOGE

Baujahr 1944
Länge 101,50 m, Breite 15,50 m
Höhe 9,25 m
Tragf. 5280 t
2819 BRT, 11 Knoten, 1800 PS

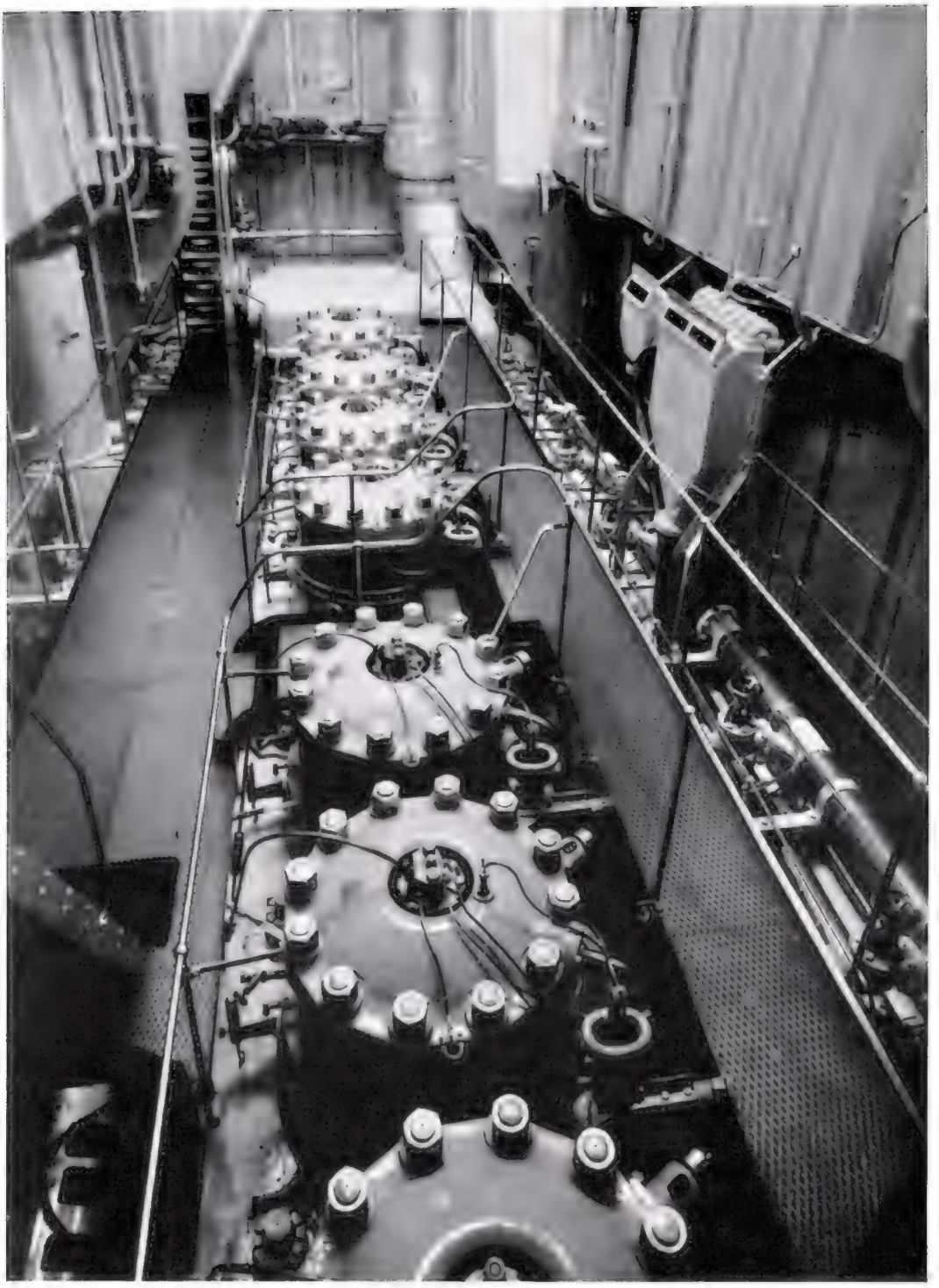
Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Das Schiff ist am 25. Oktober 1944 vor Stadtlandet auf eine Mine gelaufen und gesunken.

765 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

HANNOVER

Baujahr 1939
Länge 132,50 m, Breite 17,10 m
Höhe 8,45 m
Tragf. 7545 t
5537 BRT, 28 Passagiere
15 Knoten, 5200 PS



Reeder: Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Die „Hannover" wurde am 9. März 1940 vor Curaçao durch einen britischen Kreuzer aufgebracht, zum Flugzeugträger umgebaut, führte, wieder zum Handelsschiff umgebaut, nach dem Zweiten Weltkrieg als „Sindbad", später als „Audacity" die englische Flagge. Unser Bild zeigt den Maschinenraum des Schiffes und zwar die Zylinderdeckel der doppeltwirkenden Siebenzylinder-Zweitakt-Dieselmaschine D7Z60/110.

766 *Frachtmotorschiff*

FLORIDA

Baujahr 1939
Länge 137,50 m, Breite 18 m
Höhe 11,50 m
Tragf. 9580 t
6148 BRT, 13,35 Knoten
4000 PS

Reeder: Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg.
Das Schiff wurde im April 1940 torpediert und ist untergegangen.

768 *Frachtmotorschiff*

ULANGA

Baujahr 1940
Länge 141 m, Breite 19,30 m
Höhe 11,60 m
Tragf. 9570 t
6860 BRT, 12 Passagiere
15,25 Knoten, 6800 PS

Reeder: Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg.

„Ulanga" führte diesen Namen bis 1946, hieß bis 1947 „Storsnes" und nach diesem Datum „Taranger". Es fährt noch heute unter diesem Namen für Westfal Larsen in Bergen, Norwegen.

771 *Frachtmotorschiff*

ANNA ODLAND

Baujahr 1939
Länge 121,92 m, Breite 16,92 m
Höhe 11,13 m
Tragf. 8840 t
4980 BRT, 4 Passagiere
13,25 Knoten, 3400 PS

Reeder: Dampskibsaktieselskabet Produce, Haugesund (Norwegen), (Jacob Odland).

Aus einem Bericht des Ltd. Ing.
Das Schiff wurde von Fräulein Anne-Marie Odland getauft und verließ die Bauwerft des Bremer Vulkan am 3. Oktober 1939, also kurz nachdem der Krieg ausgebrochen war. Die Übergabe erfolgte am 4. Oktober. Kapitän war Sven Larsen und der Leitende Ing. Eugen Landberg.
Nachdem das Schiff von der Reederei übernommen war, ging die Reise zuerst nach Kopenhagen und von dort nach Vallyö zum Bunkern, von dort aus nach Haugesund, wo ein zusätzliches Rettungsboot und Flöße angebracht wurden. Am 14. Oktober verließ das Schiff Haugesund nach Norfolk für Order. Mit Rücksicht auf die unruhigen Zeiten wurde der Kurs sehr nördlich gelegt. An der isländischen Küste wurde das Schiff von einem englischen Kriegsschiff gestoppt und kontrolliert. Die Ankunft vor Norfolk erfolgte am 30. Oktober. Das Schiff lag dort etwa eine halbe Stunde und bekam Order für Portland Oregon, wo es nach 37 Tagen reibungsloser Fahrt ankam.
Schiff und Maschine zeigten hier auf der ersten Reise, daß sie gut gebaut waren. Wir hatten im nördlichen Atlantik mehrere Tage Sturm und hohe See und weil wir nur Ballast an Bord hatten, schlug der Propeller oft frei. Unsere erste Ladung war Getreide von Port Oregon nach Wladiwostok. Schiff und Maschine wurden durch die starken Winterstürme im nördlichen Stillen Ozean sehr stark beansprucht. Während einer dieser Stürme im Dezember 1939 hatten wir einen Unfall an der Rudermaschine. Die Bolzen, welche die Ruderkupplung hielten, brachen, das Ruder wurde von den heftigen Wellen hin und her geschlagen und der Ruderschaft wurde verdreht. Die Rudertalje mußte angebaut werden, um das Ruder zu stützen.
Bei dem deutschen Einmarsch in Norwegen am 9. April 1940 lag das Schiff in Wladiwostok. Es verließ diesen Hafen am 16. April und wurde an der japanischen Küste von einem australischen Hilfskreuzer am 18. April gekapert. Eine Prisenmannschaft kam an Bord und der Kurs wurde nach Hongkong gesetzt, wo „Anna Odland" am 25. April 1940 ankam. Mitte Mai verließ das Schiff Hongkong und nahm in Indien Ladung für Ägypten. In Bombay wurden alle Schiffe, die nach Ägypten bestimmt waren, in Konvoy genommen. „Anna Odland" gehörte zum ersten Konvoy durch das Rote Meer, und bei der Einfahrt in das Rote Meer hörten wir die Bombardierung von Italienisch-Eritrea.
Während der ersten zwei Jahre des Krieges verkehrte das Schiff zwischen Australien und dem Mittleren Osten und im Suez-Kanal wurde es unter dem Namen „India-Ocean-Ferry" (Indien-Fähre) bekannt. In dieser Zeit passierte nichts Besonderes mehr, abgesehen von einigen Zwischenfällen, die hier genannt werden sollen: Einmal nahm ein englisches Schiff den Platz von „Anna Odland" ein beim Passieren des Suez-Kanals. Das eng-

lische Schiff wurde durch eine Mine in die Luft gesprengt. Ein anderes Mal hatten wir Kiesladung für Baltimore. Da hatten wir einen unfreiwilligen Aufenthalt auf dem Großen Bitter-See im Zuge des Suez-Kanals, weil der Kanal an beiden Ausgängen mit Minen verseucht war. Einmal wurden wir im Indischen Ozean, mit 200 Soldaten und Ausrüstung an Bord für Australien, von einem japanischen Jäger verfolgt, konnten aber in der Dunkelheit entwischen.
Die erste Klassifikation wurde in New York im Mai/Juni 1944 vorgenommen. Da wurden Schiff und Maschine überholt. Ein Deckshaus wurde Achterkante Bootsdeck angebracht, um für eine Geschütz-Mannschaft Platz zu haben.
Nach der Zwei-Jahres-Fahrt zwischen Australien und dem Mittleren Osten gingen wir in weltweite Fahrt. So hatten wir u. a. eine Reise von New York durch den Panama-Kanal, rund um Kap Horn über den südlichen Atlantik, über den Indischen Ozean durch das Rote Meer nach Ägypten, eine Reise von 73 Tagen.
Am Schluß des Krieges in Europa löschte das Schiff am 7./8. Mai 1945 in Palermo. Von dort gingen wir in einem Konvoy nach New York, wo Ladung für Bari in Italien eingenommen wurde, von Bari in Ballast nach Buenos Aires und von dort mit einer Ladung nach Norwegen über die Kanarischen Inseln, wo noch 200 t Bananen für Norwegen eingenommen wurden. Am 24. September 1945 erfolgte die Ankunft in Norwegen.
Der Kapitän Sven Larsen und der Ltd. Ing. Eugen Landberg waren während der ganzen Zeit über an Bord. Das Schiff hatte in diesen Kriegsjahren ca. 319 000 sml. zurückgelegt und keinen Unfall in diesen Jahren gehabt, abgesehen von einem Riß in Luke 2, der durch Aufschweißen einer Verstärkung behoben war. Hauptmotoren und Hilfsmaschinen haben die ganze Zeit über gut gearbeitet.
Von 1945 ab war das Schiff für verschiedene Linien-Reedereien in Fahrt und in zwei Pflichtreisen für den norwegischen Staat, 1946, als es für die Wilhelmsen-Linie zwischen Norwegen und Fern-Ost verkehrte, hatten wir eine Havarie an der Rudermaschine. Auf der Heimreise setzte sich das Ruder an der einen Seite fest und wir mußten mit halber Kraft fahren, um es wieder frei zu bekommen, bis wir nach Norwegen kamen und dort ins Dock gingen, um das Ruder zu reparieren. Darauf ging „Anna Odland" in Fahrt nach Amerika, West-Afrika und den Mittelmeerländern bis zur 2. Klassifikation, 1949, welche vom Bremer Vulkan ausgeführt wurde.
Von 1949 an hatte das Schiff Ladung für ausländische und norwegische Befrachter in der Fahrt nach Nord- und Süd-Amerika, China, Japan, Indien, Australien und den meisten europäischen Ländern.
Im August 1949 kam das Schiff in einen kräftigen Taifun in Yokohama und erhielt einige Außenbordschäden, da der starke Sturm das Schiff gegen die Pier drückte.
Die Zwölf-Jahres-Klasse wurde im Juli/August 1953 beim Bremer Vulkan durchgeführt. Die Arbeiten wurden schnell ausgeführt, da Schiff und Maschine gut erhalten waren. Vom 1. Oktober 1939 bis 1. Januar 1954 hat das Schiff insgesamt 745 656 sml. zurückgelegt. Der Hauptmotor ist 68 460 Stunden in Betrieb gewesen.

772 *Frachtmotorschiff*

OGNA

Baujahr 1939
Länge 121,92 m, Breite 16,92 m
Höhe 11,13 m
Tragf. 8840 t
4998 BRT, 5 Passagiere
13,25 Knoten, 3400 PS

Reeder: A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi, Bergen (Norwegen).

Das Schiff ging kurz nach der Übernahme 1939 direkt nach USA und war während des ganzen Krieges in der Fahrt zwischen USA und Südamerika. Das Schiff hatte keine Schäden oder Havarien als direkte Folge des Krieges; aber am 21. Oktober 1944 eine Grundberührung auf einer Sandbank in der Magellan-Straße. Es konnte mit eigener Kraft wieder abkommen. Das Schiff hatte zwar als Folge dieser Grundberührung einen geringfügigen Schaden am Boden, war aber dicht und beendigte die Reise nach USA ohne Reparatur. Nach Entladung in USA wurde das Schiff gedockt. Die Reparatur nahm etwa zwei Wochen in Anspruch.
Im Mai 1945 nahm das Schiff Nahrungsmittel in Südamerika für Norwegen und kam am 28. August 1945 nach Oslo zurück.
Für die Folge wurde die „Ogna" in der Reederei-Linie USA–Europa (Cosmopolitan-Line) eingesetzt und war auf dieser Route bis Januar 1950 beschäftigt. Im Dezember 1949 lief das Schiff in der Scheldemündung auf Grund, als es im Begriff war, den Lotsen zu übernehmen, kam aber glücklich wieder ab.
In der Zeit vom Januar 1950 bis 1953 fuhr „Ogna" zwischen Australien und Südamerika, wurde im Januar 1953 in „Ogna-Counti" umgetauft und fährt jetzt zwischen Kanada und Europa.
Die Reederei ist mit dem Schiff sehr zufrieden.

773 *Motortanker*

POSIDONIA

Baujahr 1939
Länge 140,21 m, Breite 17,98 m
Höhe 10,36 m
Tragf. 12150 t
8036 BRT, 12,5 Knoten, 3500 PS

Reeder: Nordwestdeutsche Tankschiff-Reederei GmbH., Hamburg

„Posidonia" soll später die Namen „Ossag III", „Dorsanum" und „Stedingen" geführt haben. Das Schiff soll am 8. April vor Staverner (bei Kristiansand) von dem englischen U-Boot „Trident" versenkt, aber später gehoben sein.
Weiteres Schicksal blieb der Werft unbekannt.

---

777 *Motortanker*

EUROSEE

Baujahr 1941
Länge 147,36 m, Breite 20,04 m
Höhe 10,95 m
Tragf. 14780 t
10327 BRT, 12,5 Knoten, 4100 PS

Reeder: Europäische Tanklager und Transport AG., Hamburg
(Europäische Tankreederei, Hamburg).
Das Schiff ist am 22. März 1943 bei einem Luftangriff auf Wilhelmshaven untergegangen.

784–86
Baujahr 1946

Drei Anlegepontons für das Hafenbauamt Bremen.

---

788 *Fischdampfer*

OSKAR SCHULZE

Baujahr 1949
Länge 42,98 m, Breite 8 m
Höhe 4,75 m, 398 BRT
11 Knoten, 600 PS

Reeder: Gemeinwirtschaftliche Hochseefischerei GmbH., Bremerhaven.

789 *Fischdampfer*

BERLIN

Baujahr 1949
Länge 42,98 m, Breite 8 m
Höhe 4,75 m. 394 BRT
11 Knoten, 750 PS

790 *Fischdampfer*

MÜNCHEN

Baujahr 1949
Länge 42,98 m, Breite 8 m
Höhe 4,75 m. 394 BRT
11 Knoten, 750 PS

791 *Fischdampfer*

MANNHEIM

Baujahr 1949
Länge 42,98 m, Breite 8 m
Höhe 4,75 m. 394 BRT
11 Knoten, 750 PS

Reeder: „Nordsee" Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven.

792/4
Baujahr 1949
Länge 40 m, Breite 8 m
Höhe 1,30 m

Drei Anleger für das Hafenbauamt Bremen.

Anmerkung: Die fehlenden Nummern bedeuten Schiffe, deren Auftrag infolge des Krieges rückgängig gemacht wurde.

795 *Logger*
BAYERN
Baujahr 1950
Länge 32,5 m, Breite 7,10 m
Höhe 3,22 m. 220 BRT
9 Knoten, 220 PS

796 *Logger*
WÜRTTEMBERG
Baujahr 1950
Länge 32,5 m, Breite 7,10 m
Höhe 3,22 m. 220 BRT
9 Knoten, 220 PS

797 *Logger*
HESSEN
Baujahr 1950
Länge 32,5 m, Breite 7,10 m
Höhe 3,22 m. 220 BRT
9 Knoten, 220 PS

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

Reeder: Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft. *800 „Freiburg i. Br."*

798 *Frachtdampfer*
ANTARES
Baujahr 1950
Länge 101,5 m, Breite 15,5 m
Höhe 9,25 m
Tragf. 5350 t
2696 BRT, 12 Knoten, 2300 PS

799 *Frachtdampfer*
ARGO
Baujahr 1950
Länge 84 m, Breite 12,8 m
Höhe 7,95 m
Tragf. 2900 t
1499 BRT, 12 Knoten, 1500 PS

Nr. 798 und 799 *Reeder:* „Argo"-Reederei, Richard Adler & Co., Bremen.

„Argo" und „Antares" waren die ersten größeren Seeschiffe, die nach dem Zweiten Weltkrieg vom Bremer Vulkan gebaut worden sind.

„Freiburg i. Br.", Ruderhaus.

800 *Diesel-el. Fischereifahrzeug*
FREIBURG i. Br.
Baujahr 1950
Länge 45 m, Breite 8,5 m
Höhe 4,65 m, 450 BRT, 12 Knoten
900 PS

801 *Diesel-el. Fischereifahrzeug*
TÜBINGEN
Baujahr 1950
Länge 45 m, Breite 8,5 m
Höhe 4,65 m. 448 BRT
12 Knoten, 900 PS

Nr. 800 und 801 *Reeder:* „Nordsee" Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven.

Die Schiffe sind ausgerüstet nach neuesten fischereiwissenschaftlichen Erkenntnissen und haben sich im Dienst gut bewährt.
MS „Freiburg i. Br." machte im Sommer 1952 zwei größere Expeditions- und Forschungsreisen in die grönländischen Fangplätze, von denen sie mit reichen Forschungsergebnissen heimkehrte.
„Freiburg i. Br." und „Tübingen" sind dieselelektrische Fahrzeuge, während „Darmstadt" reinen Dieselantrieb hat.

802 *Diesel-Fischereifahrzeug*

DARMSTADT

Baujahr 1950
Länge 45 m, Breite 8,5 m
Höhe 4,65 m. 442 BRT, 12 Knoten
920 PS

Reeder: „Nordsee" Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven.

---

803 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

BELLONA

Baujahr 1950
Länge 75 m, Breite 12 m
Höhe 7,25 m
Tragf. 1874 t
1389 BRT, 12 Passagiere
11 Knoten, 1100 PS

Reeder: Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Neptun", Bremen.

MS „Bellona", Speisesalon

---

804 *Frachtdampfer*

LUMME

Baujahr 1950
Länge 74,9 m, Breite 12,8 m
Höhe 7,95 m
Tragf. 2292 t
1424 BRT, 12 Knoten, 1500 PS

Reeder: „Argo"-Reederei, Richard Adler & Co., Bremen.

„Lumme" und „Erpel" haben besondere Eisverstärkungen für die Finnlandfahrt. Das Bild unten zeigt „Lumme" am Bollwerk der Werft liegend.

---

805 *Frachtdampfer*

ERPEL

Baujahr 1951
Länge 74,9 m, Breite 12,8 m
Höhe 7,95 m
Tragf. 2277 t
1423 BRT, 12 Knoten, 1500 PS

Reeder: „Argo"-Reederei, Richard Adler & Co., Bremen.

806 *Frachtschiff*
LICHTENSTEIN
Baujahr 1951
Länge 96 m, Breite 14,20 m
Höhe 8,70 m
Tragf. 3125 t
2353 BRT, 16 Knoten, 3900 PS

Reeder: Roland-Linie Schiffahrts-GmbH., Bremen.

807 *Frachtschiff*
LIEBENSTEIN
Baujahr 1951
Länge 96 m, Breite 14,20 m
Höhe 8,70 m
Tragf. 3125 t
2353 BRT, 16 Knoten, 3900 PS

Beide Schiffe sind zu etwa 80 Prozent geschweißt und mit ihren 16 Knoten hervorragend für den Bananentransport von den Kanarischen Inseln nach Deutschland geeignet. Sie haben bequeme moderne Einrichtungen für zwölf Passagiere.
Unsere Bilder zeigen oben MS „Liebenstein", unten den Salon von MS „Liebenstein".

Reeder: Roland-Linie Schiffahrts-GmbH., Bremen.

808 *Motortanker*

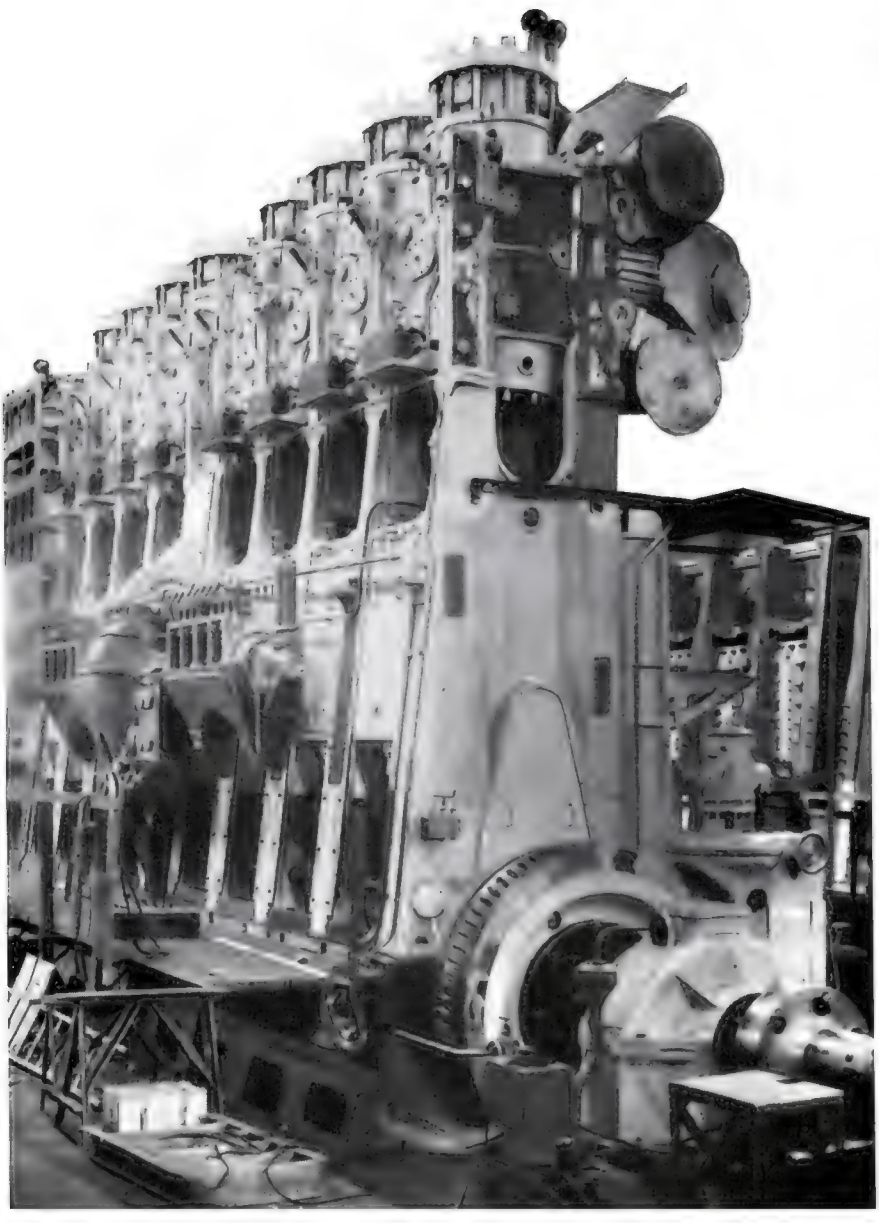
DAGMAR SALÉN

Baujahr 1952
Länge 153,5 m, Breite 20,80 m
Höhe 11,40 m
Tragf. 16795 t
11580 BRT, 14,5 Knoten, 6500 PS

Reeder: Rederi AB. Pulp, Stockholm, (Schweden), (Sven Salén).

Mit den bisher abgelieferten neun Nachkriegstankern

Neubau Nr. 808 MT „Dagmar Salén“
Neubau Nr. 815 MT „Tank Duke“
Neubau Nr. 816 MT „Bonita“
Neubau Nr. 821 MT „Windward Islands“
Neubau Nr. 828 MT „Superior“
Neubau Nr. 830 MT „San José II“
Neubau Nr. 832 MT „Vinga“
Neubau Nr. 837 DT „Gaza“
Neubau Nr. 838 DT „Glebula“



zeigt der Bremer Vulkan, daß er die Tradition fortsetzen will, bestkonstruierte, nach neuesten Erkenntnissen ausgerüstete Tankschiffe zu bauen. Von den bisher abgelieferten Tankern sind 7 Einheits-Tank-Motorschiffe von ca. 11 500 BRT mit einer Bremer Vulkan-MAN-Dieselmaschine von ca. 6500 PSe (D8Z60/110), ausgerüstet mit den modernsten Navigationsgeräten und leistungsfähigen Pumpenanlagen (vier Pumpen à 400 t/h). Die Neubauten: 837 „Gaza“ und 838 „Glebula“ sind Dampftanker von etwa 10 500 BRT und mit je zwei dreifach-Expansionsmaschinen von zusammen 5500 PSi ausgerüstet.

Alle Tankschiffe sind mit besonders ansprechender Mannschaftseinrichtung versehen, um der Besatzung das Leben während der langen Reisen so angenehm wie möglich zu gestalten.

Nebenstehend: Die Maschine von MS „Dagmar Salén“;

oben: „Dagmar Salén“ am Bollwerk der Werft.

809 *Frachtmotorschiff*

RHEINSTEIN

Baujahr 1951
Länge 110 m, Breite 15,24 m
Höhe 9,66 m
Tragf. 4960 t
2693 BRT, 15,3 Knoten, 2400 PS

810 *Frachtmotorschiff*

LAHNSTEIN

Baujahr 1951
Länge 110 m, Breite 15,24 m
Höhe 9,66 m
Tragf. 4960 t
2693 BRT, 15,3 Knoten, 2400 PS

811 *Frachtmotorschiff*

SAARSTEIN

Baujahr 1951
Länge 110 m, Breite 15,24 m
Höhe 9,66 m
Tragf. 4960 t
2693 BRT, 15,3 Knoten, 2400 PS

812 *Frachtmotorschiff*

INNSTEIN

Baujahr 1951
Länge 110 m, Breite 15,24 m
Höhe 9,66 m
Tragf. 4960 t
2693 BRT, 15,3 Knoten, 2400 PS

813 *Frachtmotorschiff*

EMSSTEIN

Baujahr 1951
Länge 110 m, Breite 15,24 m
Höhe 9,66 m
Tragf. 4945 t
2699 BRT, 15,3 Knoten, 2400 PS

814 *Frachtmotorschiff*

RUHRSTEIN

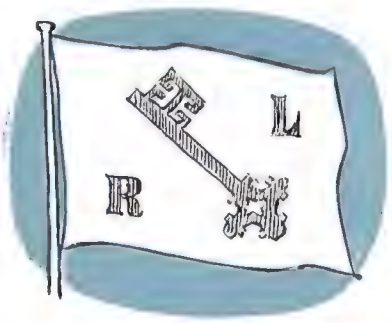
Baujahr 1951
Länge 110 m, Breite 15,24 m
Höhe 9,66 m
Tragf. 4955 t
2697 BRT, 15,3 Knoten, 2400 PS

Nr. 809—814 *Reeder:* Roland-Linie Schiffahrts-GmbH., Bremen.

Diese Serie von sechs gängigen Frachtschiffen (Neubauten Nr. 809 bis 814) wurde ebenfalls zu 80 Prozent in Schweißkonstruktion erbaut. „Ruhrstein" ist durch die erste vom Bremer Vulkan eingebaute Schweröl-Aufbereitungsanlage bemerkenswert, die sich sehr gut bewährt. In „Ruhrstein" und „Innstein" wurden ebenfalls die bekannten MacGregor-Luken eingebaut.

Trotz ihrer geringen Größe haben sich diese Schiffe in der Linienfahrt zur Ostküste Nord- und Mittelamerikas ausgezeichnet bewährt.

Das obige Bild zeigt MS „Ruhrstein".



815 *Motortanker*

TANK DUKE

Baujahr 1952
Länge 153,5 m, Breite 20,8 m
Höhe 11,4 m
Tragf. 16774 t
11377 BRT, 14,5 Knoten, 6500 PS

Reeder: Sigurd Herlofson & Co. A/S Oslo (Norwegen).

Siehe Seite 344.

816 *Motortanker*

BONITA

Baujahr 1952
Länge 153,5 m, Breite 20,8 m
Höhe 11,4 m
Tragf. 16825 t
11540 BRT, 14,5 Knoten, 6500 PS

Reeder: Rederiaktiebolaget Dalen, Göteborg (Schweden).

Siehe Seite 344.

Oben: Ein Blick in den Speisesalon des Schiffes.

---

817 *Frachtmotorschiff*

LEON

Baujahr 1952
Länge 96 m, Breite 13,7 m
Höhe 7,8 m
Tragf. 3943 t
2765 BRT, 14,5 Knoten, 2800 PS

Reeder: Empresa Hondurena de Vapores, Tela, Republik Honduras.

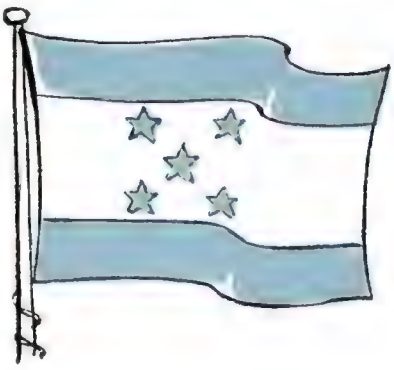
---

818 *Frachtmotorschiff*

LEMPA

Baujahr 1952
Länge 96 m, Breite 13,7 m
Höhe 7,8 m
Tragf. 3943 t
2765 BRT, 14,5 Knoten, 2800 PS

Reeder: Empresa Hondurena de Vapores, Tela, Republik Honduras.



---

819 *Diesel-el. Fischereifahrzeug*

HEIDELBERG

Baujahr 1951
Länge 45 m, Breite 8,5 m
Höhe 4,65 m. 453 BRT, 12 Knoten
1000 PS

Reeder: „Nordsee" Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven.

820 *Diesel-el. Fischereifahrzeug*

BONN

Baujahr 1951
Länge 45 m, Breite 8,5 m
Höhe 4,65 m. 453 BRT, 12 Knoten
1000 PS

Reeder: „Nordsee" Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven.
Auch „Heidelberg" und „Bonn" sind, wie „Freiburg i./Br." und „Tübingen", mit diesel-elektrischem Antrieb versehen, eine Einrichtung, die sich bei Fischereifahrzeugen vorzüglich bewährt hat.

821 *Motortanker*

WINDWARD ISLANDS

Baujahr 1952
Länge 153,5 m, Breite 20,8 m
Höhe 11,4 m
Tragf. 16769 t
11197 BRT, 14,5 Knoten, 6500 PS

Reeder: Caribbean Land and Shipping Corporation, Panama.

Siehe Seite 344.

822 *Frachtmotorschiff*
BRANDENSTEIN
Baujahr 1952
Länge 139 m, Breite 18 m
Höhe 11,3 m
Tragf. 8325 t
5566 BRT, 16,5 Knoten, 7800 PS

Reeder:
Roland-Linie
Schiffahrts-GmbH.,
Bremen.

823 *Frachtmotorschiff*
KASSEL
Baujahr 1953
Länge 139 m, Breite 18 m
Höhe 11,3 m
Tragf. 8340 t
5583 BRT, 16,5 Knoten, 7800 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Alle 6 Schiffe der Baunummern 822 bis 827 sind als Linienfrachtschiffe für die Fahrt zur Westküste Südamerikas gebaut.
Alle „Stein"-Schiffe dieser Serie werden von der Roland-Linie Schiffahrts G. m. b. H., Bremen, die dem Norddeutschen Lloyd nahesteht, alle Schiffe mit Städtenamen von der Hamburg-Amerika Linie in Hamburg, bereedert.

824 *Frachtmotorschiff*
BIEBERSTEIN
Baujahr 1953
Länge 139 m, Breite 18 m
Höhe 11,3 m
Tragf. 8325 t
5546 BRT, 16,5 Knoten, 7800 PS

Reeder: Roland-Linie Schiffahrts-GmbH., Bremen.

825 *Frachtmotorschiff*
KÖLN
Baujahr 1953
Länge 139 m, Breite 18 m
Höhe 11,3 m
Tragf. 8340 t
5570 BRT, 16,5 Knoten, 7800 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

826 *Frachtmotorschiff*
BÄRENSTEIN
Baujahr 1953
Länge 139 m, Breite 18 m
Höhe 11,3 m
Tragf. 8325 t
5546 BRT, 16,5 Knoten, 7800 PS

Reeder: Roland-Linie Schiffahrts-GmbH., Bremen.

827 *Frachtmotorschiff*
STUTTGART
Baujahr 1953
Länge 139 m, Breite 18 m
Höhe 11,3 m
Tragf. 8340 t
5570 BRT, 16,5 Knoten, 7800 PS

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

828 *Motortanker*
SUPERIOR
Baujahr 1953
Länge 153,5 m, Breite 20,8 m
Höhe 11,4 m
Tragf. 16602 t
11473 BRT, 14,5 Knoten, 6500 PS

Reeder: Skibs A/S Oiltank 3, Tönsberg (Norwegen), (Reidar Roed).

Ein Urahn des Auftraggebers dieses Tankers besaß bereits einen Segler, der bei Johann Lange (dem Vorgänger des Bremer Vulkan) gebaut war, (siehe auch Bau Nr. 170 „Columbia", 1846, der Werft Johann Lange).

829 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

SCHWABENSTEIN

Baujahr 1954
Länge 150 m, Breite 19,4 m
Höhe 12 m
Tragf. 9590 t
8954 BRT, 17,25 Knoten
10560 PS
86 Passagiere

MS „Schwabenstein" war das erste vom Bremer Vulkan gebaute Fahrgastschiff nach dem Zweiten Weltkriege.

Die Luftaufnahme zeigt MS „Schwabenstein" auf ihrer ersten Ausreise nach Ostasien im englischen Kanal.

Einige Bilder der Inneneinrichtung zeigen die geschmackvoll eingerichteten Wohnräume der Passagiere.

Laube und Speisesaal
MS „Schwabenstein“

830 *Motortanker*

SAN JOSÉ II

Baujahr 1953
Länge 153,5 m, Breite 20,8 m
Höhe 11,4 m
Tragf. 16632 t
11010 BRT, 14,5 Knoten, 6500 PS

Reeder: Compania Maritima Panmar S/A, Panama.

Siehe Seite 344.

831 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

HAMBURG

Baujahr 1954
Länge 150 m, Breite 19,4 m
Höhe 12 m
Tragf. 9440 t
9007 BRT, 17,25 Knoten, 10560 PS
86 Passagiere

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Die Taufpatin des Schiffes war Dr. Lotte Adenauer, Tochter des Bundeskanzlers Dr. Adenauer.
„Hamburg" war das erste für die Hamburg-Amerika Linie nach dem Zweiten Weltkrieg erbaute Fahrgastschiff.

832 *Motortanker*

VINGA

Baujahr 1954
Länge 153,5 m, Breite 20,8 m
Höhe 11,4 m
Tragf. 16353 t
11485 BRT, 14,5 Knoten, 6500 PS

Reeder: A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi, Bergen.

Siehe Seite 344.

833 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

HESSENSTEIN

Baujahr 1954
Länge 150 m, Breite 19,4 m
Höhe 12 m
Tragf. 9490 t
8929 BRT, 17,5 Knoten, 10560 PS
86 Passagiere

Reeder: Orlanda Reederei GmbH., Bremen.

834 *Fracht- und Passagiermotorschiff*
FRANKFURT
Baujahr 1954
Länge 150 m, Breite 19,4 m
Höhe 12 m
Tragf. 9470 t
8959 BRT, 17,5 Knoten, 10560 PS
86 Passagiere

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Der Taufpate des Schiffes ist der Frankfurter Oberbürgermeister Dr. Kolb, der Vorsitzende des Deutschen Turnerbundes.

---

835 *Frachtmotorschiff*
ALMIRANTE
Baujahr 1954
Länge 104,62 m, Breite 15,85 m
Höhe 8,3 m
Tragf. 3485 t
3677 BRT, 15,5 Knoten, 3920 PS

Reeder: Empresa Hondurena de Vapores of Tela, Honduras.

---

836 *Frachtmotorschiff*

ARAGON

Baujahr 1954
Länge 104,62 m, Breite 15,85 m
Höhe 8,3 m
Tragf. 3485 t
3677 BRT, 15,5 Knoten, 3920 PS

Reeder: Empresa Hondurena de Vapores of Tela, Honduras.

---

837 *Dampf-Tanker*

GAZA

Baujahr 1954
Länge 152,4 m, Breite 20,42 m
Höhe 11,05 m
Tragf. 15342 t
10475 BRT, 12,5 Knoten, 5500 PS

Reeder: N. V. Curaçao'sche Scheepvaart Maatschappij, Isle of Curaçao.

„Gaza" und „Glebula", die entsprechend dem Brauch der Reederei ihren Namen nach einer Muschelart erhielten, sind Zweischrauben-Spezialtanker für den Dienst in den seichten Gewässern zwischen Venezuela und Curaçao.

---

838 *Dampf-Tanker*

GLEBULA

Baujahr 1954
Länge 152,4 m, Breite 20,42 m
Höhe 11,05 m
Tragf. 15342 t
10475 BRT, 12,5 Knoten, 5500 PS

Reeder: N. V. Curaçao'sche Scheepvaart Maatschappij, Isle of Curaçao.

---

839 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

BAYERNSTEIN

Baujahr 1954
Länge 150 m, Breite 19,4 m
Höhe 12 m
Tragf. 9440 t
8999 BRT, 17,5 Knoten, 10560 PS
86 Passagiere

Reeder: Orlanda Reederei GmbH., Bremen.

840 *Fracht- und Passagiermotorschiff*

HANNOVER

Baujahr 1954
Länge 150 m, Breite 19,4 m
Höhe 12 m
Tragf. 9440 t
8974 BRT, 17,5 Knoten
10 560 PS
86 Passagiere

841
842
843
844
845
846
847
848
849
850
851
852
853
854
855
856

Im Bau

Reeder: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Im Jahre 1954 erbaute der Bremer Vulkan die sechs schönen Fracht- und Passagier-Motorschiffe für den gemeinsamen Ostasiendienst des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie.

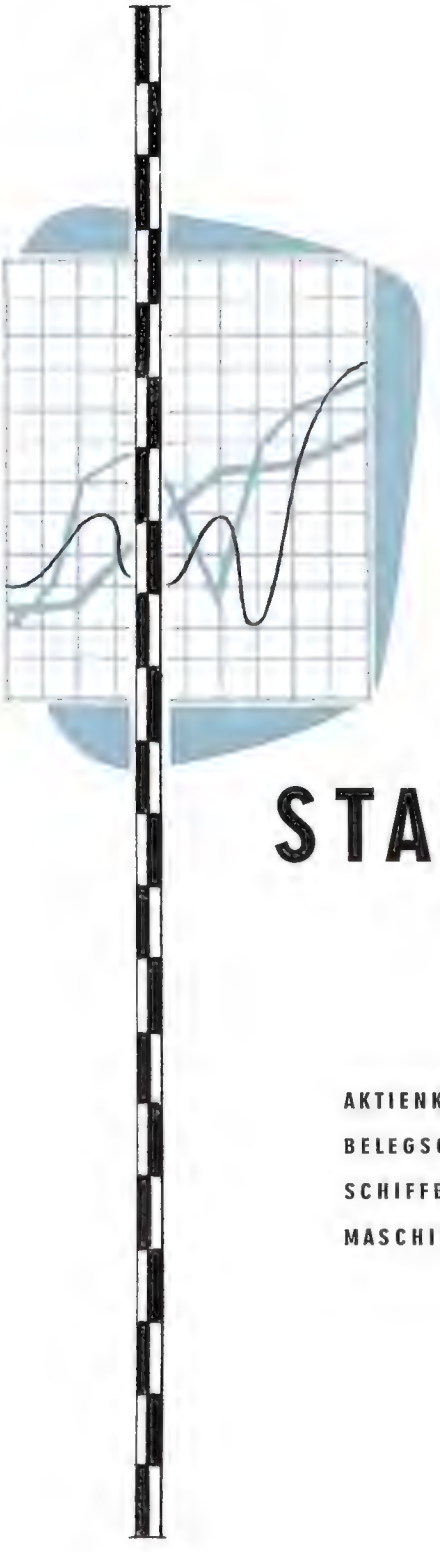
Von dieser Reihe gehören „Schwabenstein", „Hessenstein" und „Bayernstein" der Orlanda-Reederei, die dem Norddeutschen Lloyd nahesteht, „Hamburg", „Frankfurt" und „Hannover" der Hamburg-Amerika Linie.

Mit der „Hannover", die am 25. November 1954 vom Stapel lief, sei unsere Chronik beschlossen.

SCHIFFE SIND FRIEDENSBOTEN

die dem gegenseitigen friedlichen Verkehr und dem Güteraustausch dienen. Jedes von ihnen ist eine Visitenkarte der Heimat im Auslande.

Auch die vom Bremer Vulkan erbauten Handelsschiffe, angefangen bei den Seglern der alten Zeit bis hin zu den neuesten Typen der Motorschiffe, haben diesem Zweck gedient. Die in den vorhergehenden Blättern genannten Schiffe hatten ihre Heimathäfen in allen Ländern der Erde, die Seefahrt treiben, in Europa, in Afrika, in Amerika und in Australien, und die Schicksale, die sie erlebten, waren wechselvoll. Und immer wieder werden voll froher Hoffnungen Stapelläufe gefeiert und Taufreden gehalten, und viele Erwartungen werden in die Schiffe gesetzt, wenn sie ihre Probefahrt beendet haben und von der Reederei übernommen und in Dienst gestellt werden. Mögen sie alle in Erfüllung gehen!



STATISTIK

AKTIENKAPITAL

BELEGSCHAFTSSTÄRKE

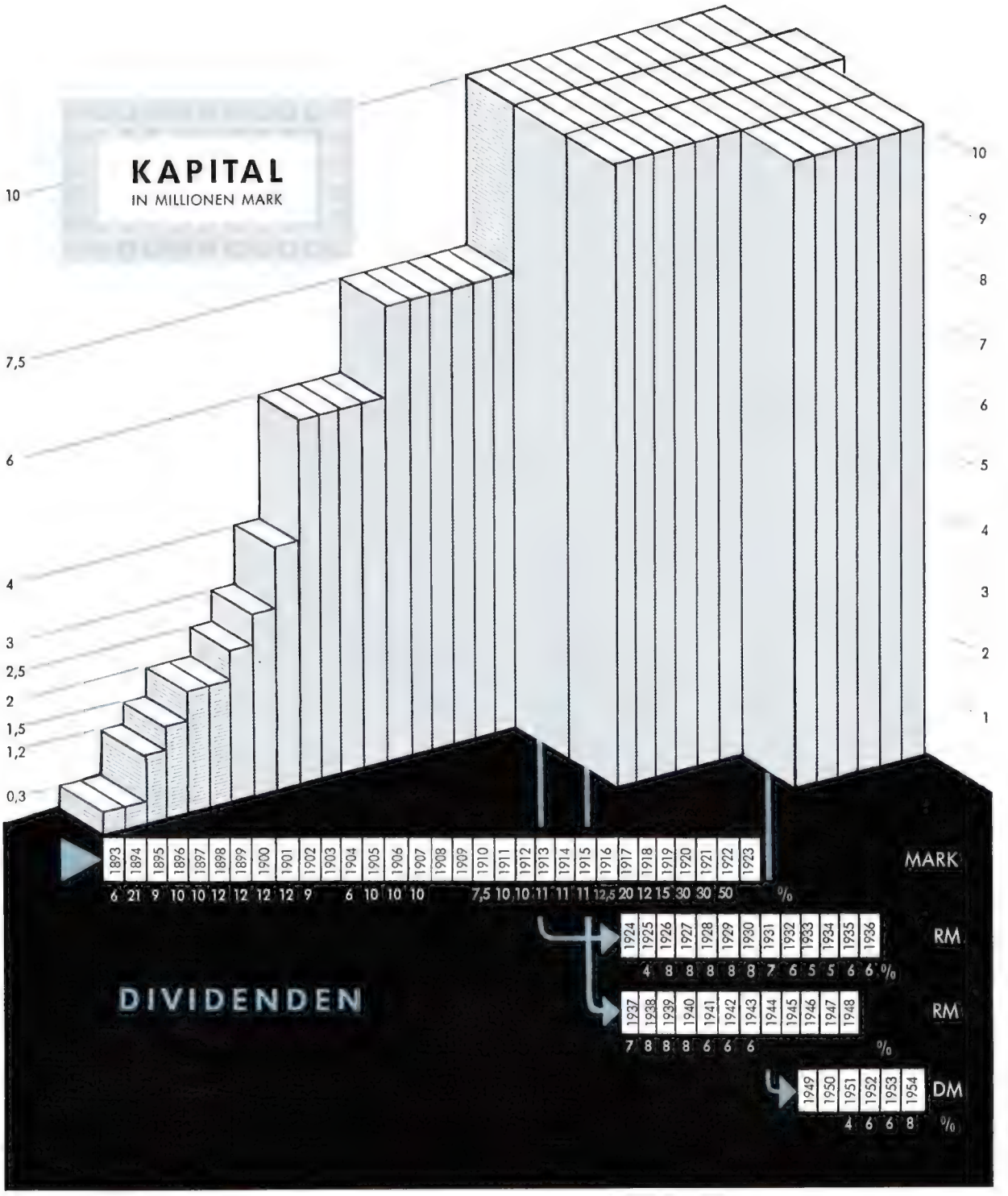
SCHIFFBAUKAPAZITÄT

MASCHINENBAUKAPAZITÄT

Jahr	Divid.	Kapital
1893	6 %	300 000,— M
1894	21 %	
1895	9 %	1 200 000,— M
1896	10 %	1 500 000,— M
1897	10 %	2 000 000,— M
1898	12 %	
1899	12 %	2 500 000,— M
1900	12 %	3 000 000,— M *)
		1 000 000,— M **)
1901	12 %	4 000 000,— M
1902	9 %	6 000 000,— M
1903		
1904	6 %	
1905	10 %	
1906	10 %	7 500 000,— M
1907	10 %	
1908		
1909		
1910	7½ %	
1911	10 %	
1912	10 %	10 000 000,— M
1913	11 %	
1914	11 %	
1915	11 %	
1916	12½ %	
1917	20 %	
1918	12 %	
1919	15 %	
1920	30 %	
1921	30 %	
1922	50 %	

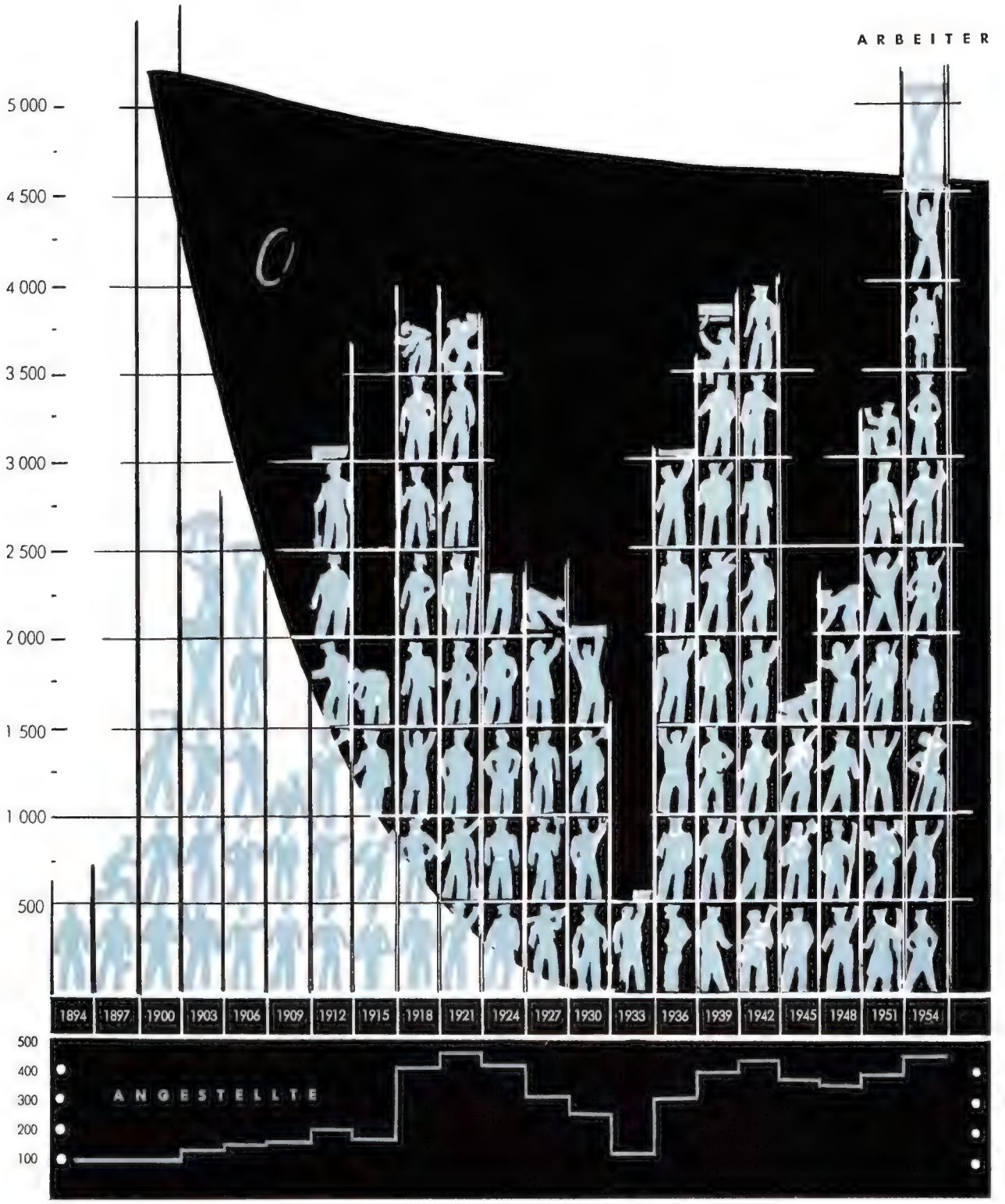
*) 12 Monate **) 6 Monate

Jahr	Divid.	Kapital
1923		
1924		10 000 000,— RM
1925	4 %	
1926	8 %	
1927	8 %	
1928	8 %	
1929	8 %	
1930	8 %	
1931	7 %	
1932	6 %	
1933	5 %	
1934	5 %	
1935	6 %	
1936	6 %	
1937	7 %	
1938	8 %	
1939	8 %	
1940	8 %	
1941	6 %	
1942	6 %	
1943	6 %	
1944		
1945		
1946		
1947		
1948		
1949		10 000 000,— DM
1950		
1951	4 %	
1952	6 %	
1953	6 %	
1954	8 %	



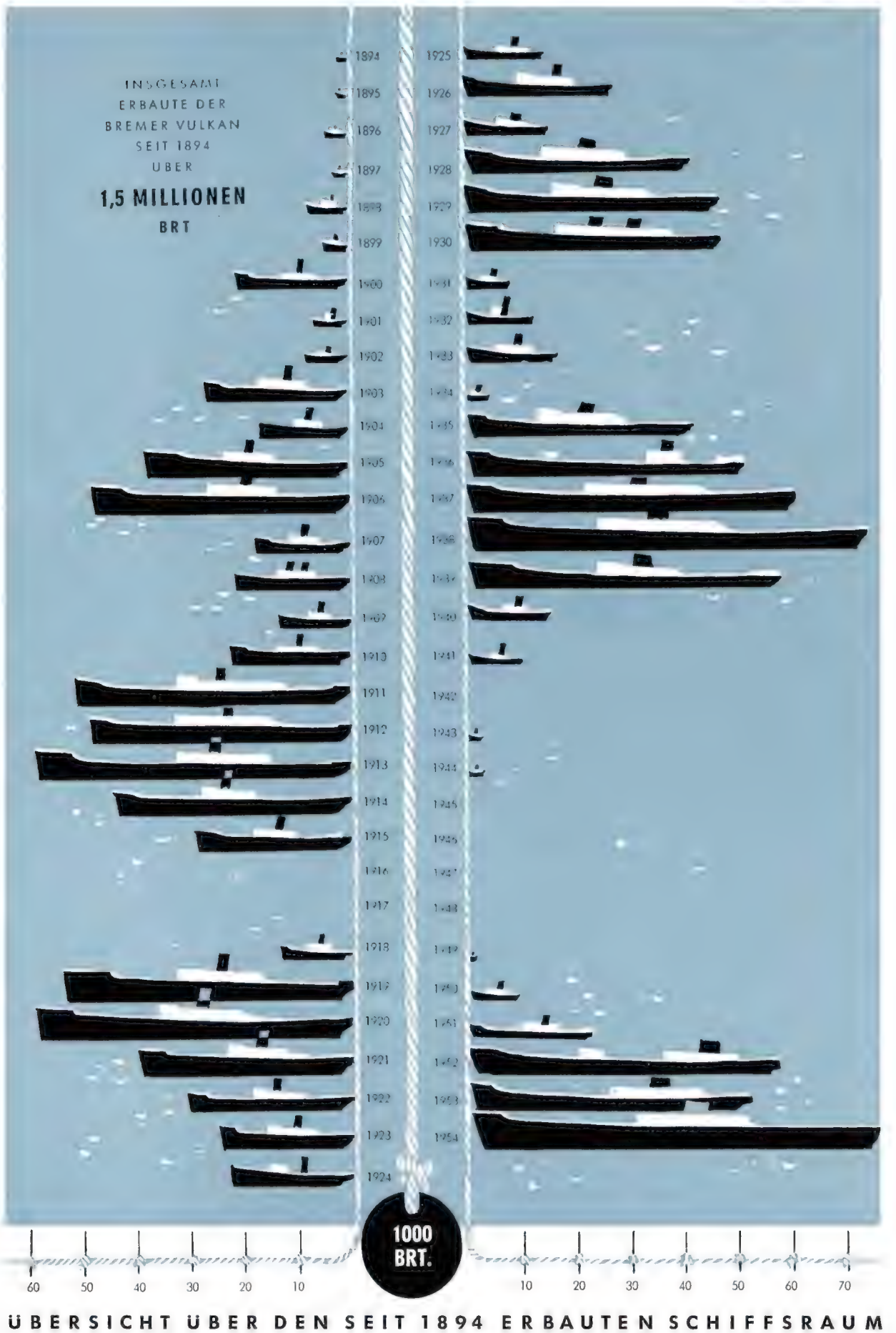
DIVIDENDEN- UND KAPITALBERICHT VON 1893-1954

Jahr	Arbeiter	Angestellte	zusammen	Jahr	Arbeiter	Angestellte	zusammen
1894	500	100	600	1925	1749	244	1993
1895	600	105	705	1926	1498	239	1737
1896	800	110	910	1927	2236	309	2545
1897	900	110	1010	1928	3045	348	3393
1898	1200	110	1310	1929	2950	332	3282
1899	1400	110	1510	1930	2066	250	2316
1900	1650	110	1760	1931	845	176	1021
1901	2400	110	2510	1932	999	117	1116
1902	2600	120	2720	1933	580	117	697
1903	2750	120	2870	1934	1227	188	1415
1904	2700	120	2820	1935	2334	267	2601
1905	2500	120	2620	1936	3033	308	3341
1906	2550	130	2680	1937	3613	325	3938
1907	2170	135	2305	1938	3660	308	3968
1908	1371	130	1501	1939	3831	393	4224
1909	1161	136	1297	1940	3966	398	4364
1910	1619	138	1757	1941	3976	413	4389
1911	2818	190	3008	1942	3931	431	4362
1912	3126	195	3321	1943	3943	439	4382
1913	2939	215	3154	1944	4591	476	5067
1914	3116	214	3330	1945	1768	358	2126
1915	1760	154	1914	1946	1805	305	2110
1916	1723	169	1892	1947	2030	332	2362
1917	2351	231	2582	1948	2284	349	2633
1918	3729	388	4117	1949	1708	293	2001
1919	3342	314	3656	1950	2453	346	2799
1920	3409	424	3833	1951	3366	388	3754
1921	3756	470	4226	1952	3355	416	3771
1922	3245	450	3695	1953	4057	453	4510
1923	3634	516	4150	1954	5043	467	5510
1924	2318	417	2735				



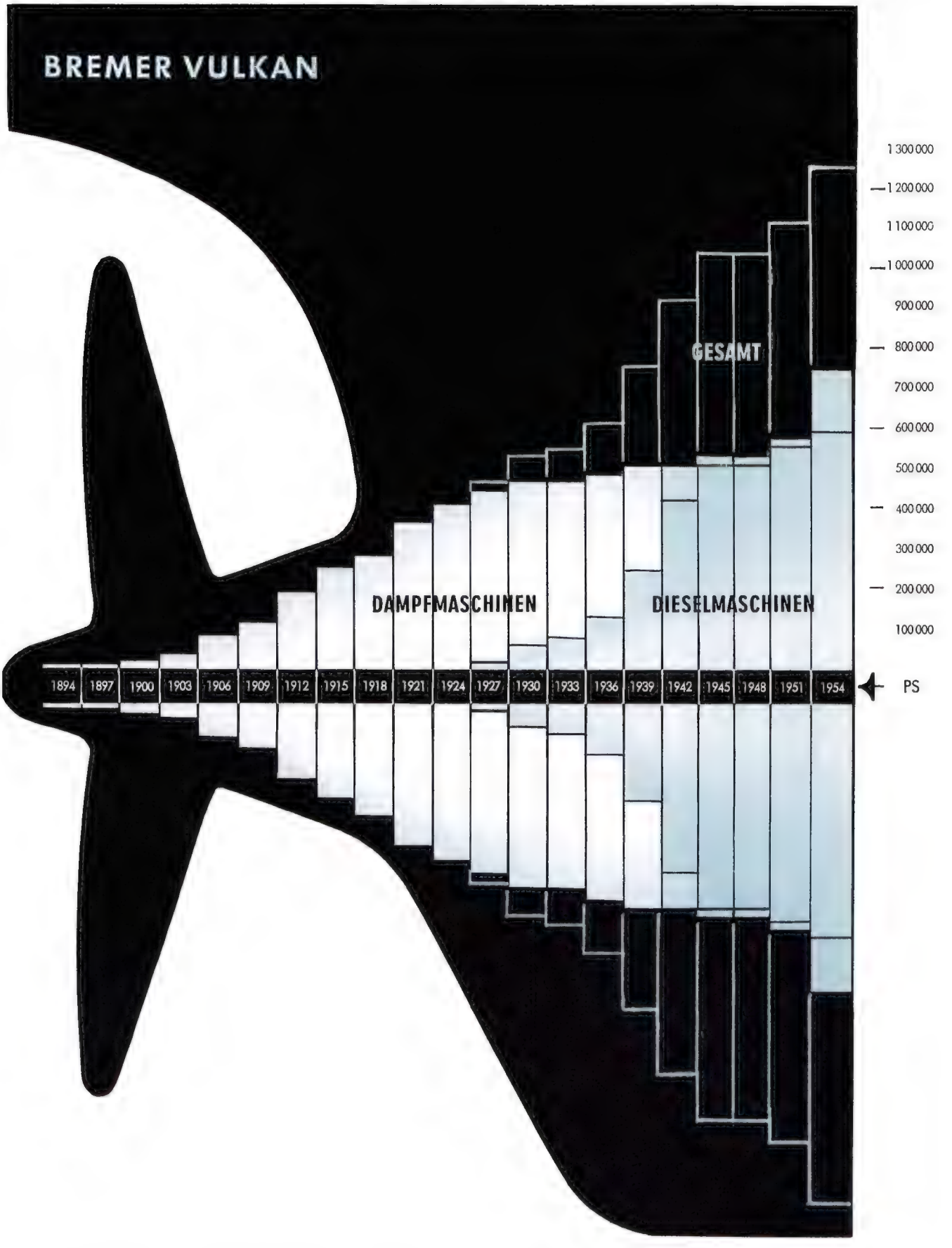
BELEGSCHAFT DES BREMER VULKAN VON 1894 - 1954

Jahr	Schiffe	BRT	Jahr	Schiffe	BRT	Jahr	Schiffe	BRT
1894	2	360	1914	7	44 532	1936	13	51 035
1895	8	857	1915	3	29 517	1937	11	60 518
1896	19	3 564	1918	2	13 464	1938	10	74 568
1897	13	1 907	1919	6	53 778	1939	10	58 887
1898	5	7 133	1920	13	57 964	1940	2	14 723
1899	11	4 397	1921	5	40 529	1941	1	10 327
1900	8	20 766	1922	4	31 347	1942	—	—
1901	5	6 804	1923	3	24 681	1943	1	2 819
1902	6	8 606	1924	2	22 899	1944	1	2 819
1903	11	28 013	1925	2	15 413	1945	—	—
1904	11	17 403	1926	7	27 796	1946	—	—
1905	12	38 551	1927	5	15 632	1947	—	—
1906	13	47 404	1928	4	41 688	1948	—	—
1907	6	17 960	1929	5	47 125	1949	4	1 580
1908	12	21 267	1930	7	47 459	1950	10	9 008
1909	10	13 491	1931	1	8 202	1951	11	23 203
1910	6	22 386	1932	1	12 432	1952	7	56 789
1911	12	51 771	1933	6	16 340	1953	7	50 298
1912	10	50 833	1934	5	4 462	1954	10	75 640
1913	9	59 048	1935	7	41 077			



ÜBERSICHT ÜBER DEN SEIT 1894 ERBAUTEN SCHIFFSRAUM

Jahr	Dampfmasch.	Motoren	zusammen	bisher gesamt
1894	800		800	800
1895	900		900	
1896	2 300		2 300	
1897	2 400		2 400	6 400
1898	3 400		3 400	
1899	900		900	
1900	7 400		7 400	18 100
1901	3 100		3 100	
1902	4 000		4 000	
1903	14 000		14 000	39 200
1904	9 000		9 000	
1905	17 000		17 000	
1906	16 600		16 600	81 800
1907	18 000		18 000	
1908	6 500		6 500	
1909	8 800		8 800	115 100
1910	16 500		16 500	
1911	28 000		28 000	
1912	29 500		29 500	189 100
1913	32 800		32 800	
1914	22 000		22 000	
1915	7 000		7 000	250 900
1916	12 000		12 000	
1917	8 000		8 000	
1918	7 000		7 000	277 900
1919	20 000		20 000	
1920	62 000		62 000	
1921	10 000		10 000	369 900
1922	17 000		17 000	
1923	14 000		14 000	
1924	20 000		20 000	420 900
1925	5 000		5 000	
1926	15 000	3 100	18 100	
1927	13 000		13 000	457 000
1928	3 000	17 000	20 000	
1929	8 400	30 000	38 400	
1930	14 000	7 000	21 000	536 400
1931		2 500	2 500	
1932		8 500	8 500	
1933		5 000	5 000	552 400
1934	1 750	2 000	3 750	
1935		27 000	27 000	
1936	9 600	27 000	36 600	619 750
1937	11 000	38 000	49 000	
1938	6 000	44 000	50 000	
1939		34 000	34 000	752 750
1940		53 000	53 000	
1941		55 000	55 000	
1942		61 000	61 000	921 750
1943		64 000	64 000	
1944	1 800	33 000	34 800	
1945				1 020 550
1946				
1947				
1948				1 020 550
1949		2 000	2 000	
1950	10 000	10 000	20 000	
1951	5 000	39 000	44 000	1 086 550
1952	1 000	44 000	45 000	
1953	2 000	61 000	63 000	
1954	12 000	83 000	95 000	1 289 550



DIE ENTWICKLUNG DES BAUES VON SCHIFFSMASCHINEN

Benutzte Quellen:

Archiv des Bremer Vulkan
Staatsarchiv Bremen: Bielbriefe und Seeschiffsregister
Staatsarchiv Hannover
Otto Höver: „Von der Galiot zum Fünfmaster", Bremen 1934
Hermann Raschen: „Die Weser, das erste deutsche Dampfschiff", Berlin 1907
K. H. Schwadtke: „Die Deutsche Handelsflotte und ihr Schicksal", Hamburg 1953
Günther Steinweg: „Die Deutsche Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg", Göttingen 1954
Lloyds Register of Shipping: 1927, 1939, 1953, 1954
„Das Beste aus Readers Digest", Dezember 1953
Friedrich Spengemann: „Südseefahrer", „Auf weiter Fahrt", „Petroleumclipper", „Sonderbare Seefahrt", „Bremen, Segelschiffe die einst nach ihrem Heimathafen genannt wurden", im Selbstverlag des Verfassers, Bremen-St. Magnus
Hans Szymanski, Hannover: Persönliche Mitteilungen
Kapitän Kornitzer, Hamburg: Persönliche Mitteilungen

Bilder:

Archiv des Bremer Vulkan, S. 272—306, 307 unten, 308—316, 350
Photo Maack; Bremen-Vegesack: S. 104, 126, 134—138, 317, 333, 335—347, 349, 352—355
Norddeutscher Lloyd, S. 307 oben
Raschdorf, Bremerhaven: S. 267
Hans Saebens, Worpswede: S. 128—133, 139, 140
Georg Schmidt, Bremen: S. 348
H. Schulte, Blumenthal: S. 368

Es stellten Bilder für Reproduktionen zur Verfügung:

Heinrich Beilken, Bremen-Vegesack: S. 207, 98 oben
Bremen-Vegesacker Fischereigesellschaft: S. 264 (Dir. Klippert)
Deutsche Versicherungsgesellschaft, Bremen: S. 210
Lüder Fischer, Bremen-Vegesack: S. 175, 226, 257
Das Focke-Museum in Bremen: Zwischen S. 8/9, S. 154, 167, 173, 174, 177, 179, 180, 181, 182, 186, 188, 189, 191, 194, 214, 224, 228, 231, 235, 245, 247, 248, 254, 56
Das Heimatmuseum Bremen-Vegesack: S. 176, 52 unten
Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun", Bremen: S. 334
Kapitän Kornitzer, Hamburg: S 195
Chr. Noltenius, in Firma Grovermann & Co.: S. 222
Das Ortsamt Bremen-Vegesack: S. 50

Fr. Spengemann stellte folgende Klischees zur Verfügung: S. 171, 208, 220, 238, 251, 255
„Hansa", Zeitschrift für Schiffahrt, Schiffbau, Hafen, in Hamburg, desgl. S. 351

INHALT

Vorwort 5

Geschichte der Werften Johann Lange, H. F. Ulrichs und Bremer Vulkan:

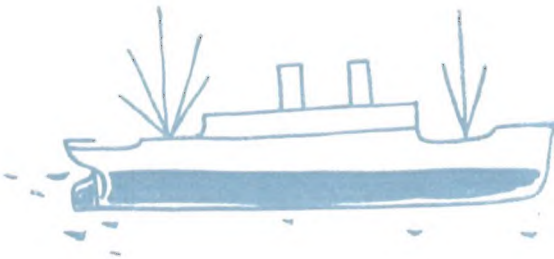
- Schiff und Werft 9
- Der Pionier 11
- Die Zeit 13
- Beginn der Arbeit 17
- Das erste Dampfschiff 23
- Aufstieg zum Großbetrieb 35
- Das Werk Johann Langes 41
- Veränderte Welt 59
- Schiffbau in der Krise 65
- H. F. Ulrichs 73
- Victor Nawatzki 81
- Die neue Großwerft 90
- Zwischen den Weltkriegen 105
- Zerstörung und Neubeginn 114
- Der Bremer Vulkan 1955 118

Schiffschronik 1805–1955:

- Liste der Schiffswerft Johann Lange 149
- Liste der Schiffswerft H. F. Ulrichs 217
- Liste der Schiffswerft Bremer Vulkan 261

Statistik 357

150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK



150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

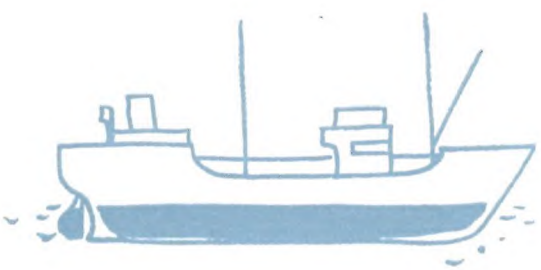
150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

BREMER
VULKAN

BREMER
VULKAN

BREMER
VULKAN

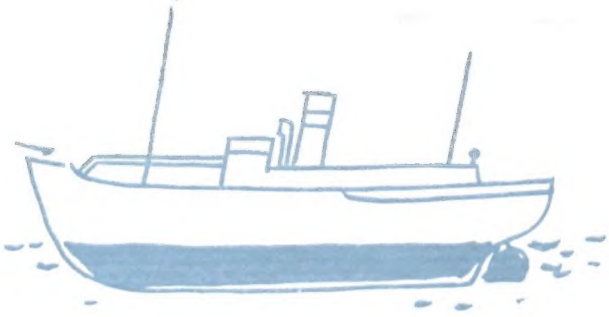
150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK



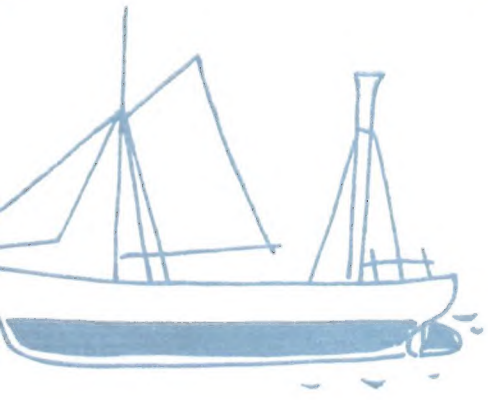
150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK



150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK



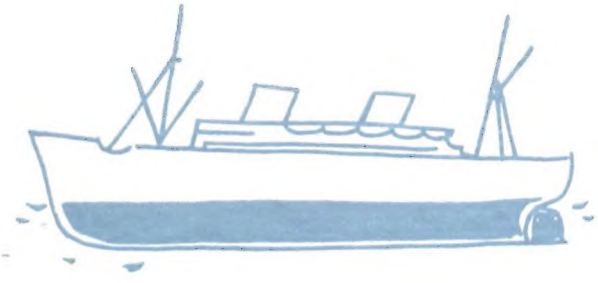
150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

BREMER
VULKAN

BREMER
VULKAN

BREMER
VULKAN

150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK



150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK

150 JAHRE
SCHIFFBAU
IN VEGESACK